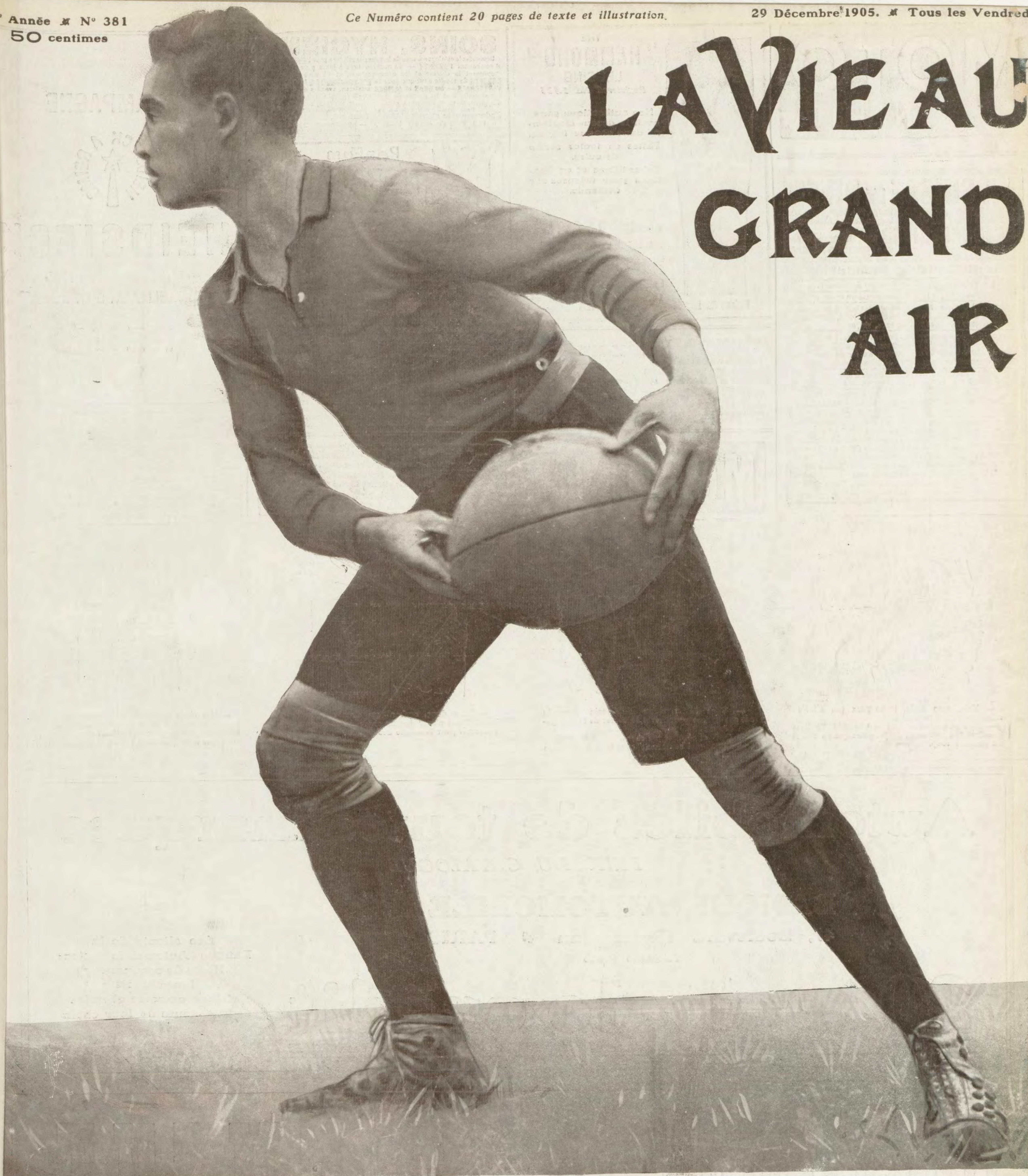


LA VIE AU GRAND AIR



Abonnements :
Paris et Départements " " " 24 francs.
Etranger " " " 28 " "
Téléphones "280-52."280-56. 254-88

Avant le Match France-Nouvelle-Zélande
Gérome, du Stade Français

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout # Fermes et Châteaux # Femin.
Musica # Jeunesse! # La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra, Paris.

STRÖM

Inventeur du Parapluie du Chauffeur

TAILLEUR BREVETÉ DU YACHT-CLUB DE FRANCE
ET DES CLUBS AUTOMOBILES DE FRANCE ET
DE L'ÉTRANGER

Aujourd'hui, Jour de Noël

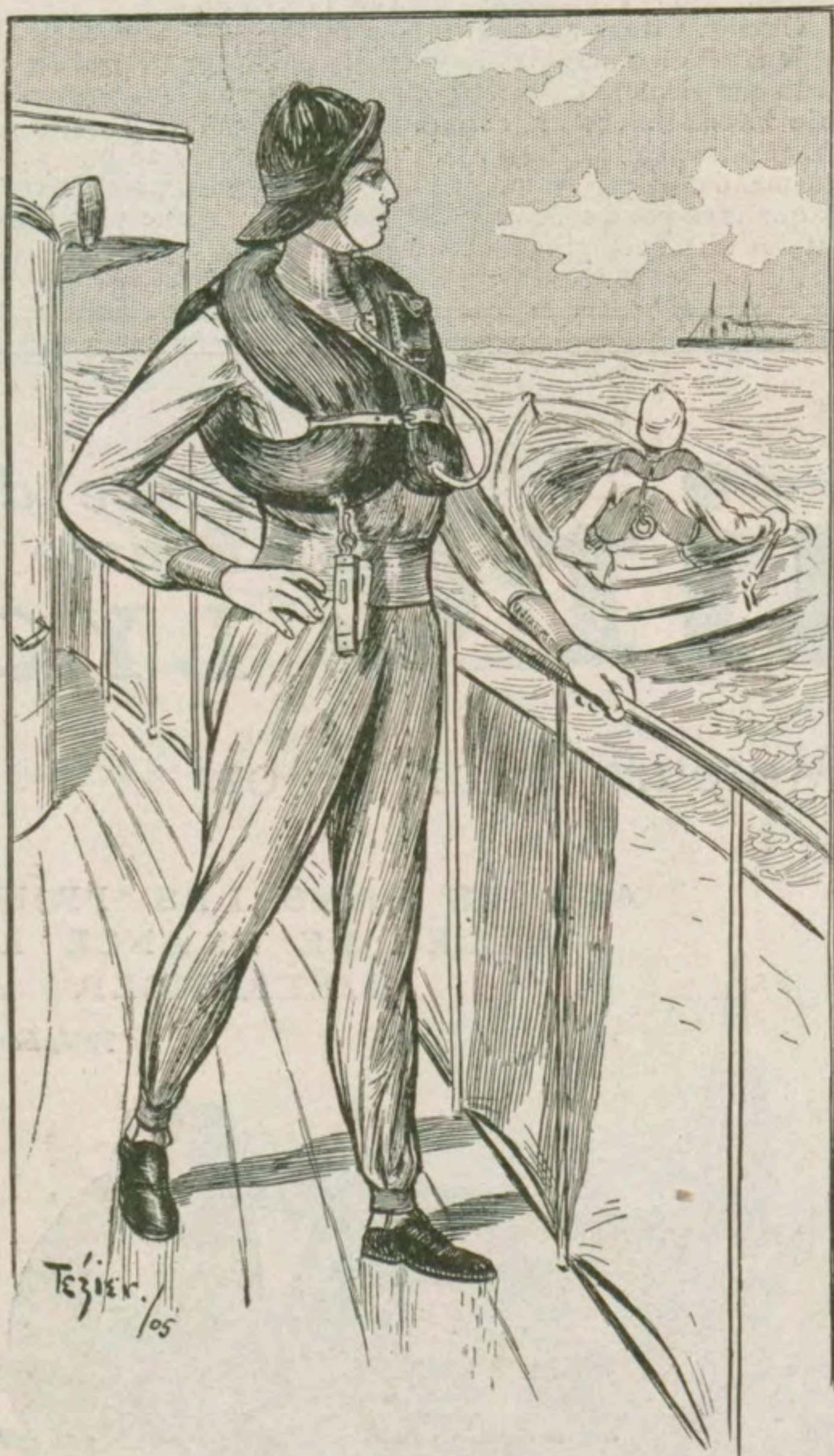
donne à tous ceux qui naviguent, qui
AUTOCANOTENT, qui CANOTENT,
qui nagent ; donne au monde entier la

Nouvelle Invention

(Brevetée S. G. D. G.) de son

**Oreiller-Ceinture de Sauvetage
en plumes d'oiseaux combinées**

AVEC SOUPAPE DE FORTUNE



Maison GEIGER réunie à STRÖM

Anciennement 71, Rue Richelieu

Catalogue STRÖM avec notice explicative

franco sur demande

PARIS

16, Chaussée d'Antin

NICE

33, Av. de la Gare

TÉLÉPHONE 250-18

NOTA. — Les lecteurs de *La Vie au Grand Air* ont la primeur
de cette invention

P. RIGUAL



SCULPTEUR STATUAIRE

11 et 13, rue des Arquebusiers
PARIS

Téléphone 246-41



Lampe AURORA à 3 changements de couleur.
Hauteur : 85 centimètres.

SCULPTURE D'ART
BRONZE
FANTAISIES
LUMINEUSES

Grand choix de
cadeaux pour Noël
et le Jour de l'An
à des prix très modérés.

BOITES A BIJOUX & BOITES
A GANTS & COUPE-PAPIER
& CENDRIERS & FLAMBEAUX
ÉLECTRIQUES & LAMPES &



BUSTE
offert
en
rembour-
sement
aux
abonnés
de la
nouvelle
Revue
Jeunesse !



Hauteur : 18 cent.

Suspensions R.E.P.

pour Voitures et Voiturettes
automobiles

BREVETÉES S. G. D. G.

AMORTISSEUR SIMPLE & SANS RÉGLAGE
ROBUSTE & DURABLE
ADHÉRENCE MAXIMA DES ROUES
DURÉE PROLONGÉE DES PNEUS D'ARRIÈRE
DÉRAPAGE RENDU TRÈS SENSIBLEMENT MOINDRE

Usines à Boulogne-sur-Seine

37, rue des Abondances

CATALOGUE ET DEVIS FRANCO SUR DEMANDE

LA VIE AU GRAND AIR



Abonnements :
Paris et Départements " " 24 francs.
Etranger " " 28 " "
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Avant le Match France-Nouvelle-Zélande
Gérome, du Stade Français

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout • Fermes et Châteaux • Femin.
Musica • Jeunesse! • La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra, Paris.

MOTO NAPHTA

LA SUISSE EN HIVER

SPORTS d'HIVER Patinage, Ski, Luge, Traîneau, Toboggan, Curling, Ascensions.
SÉJOURS d'HIVER pour personnes délicates.
Renseignements, Brochures, Billets à l'AGENCE OFFICIELLE des CHEMINS de FER FÉDÉRAUX, 58, Bd Haussmann, Paris.
LISTE des PRINCIPALES STATIONS SPORTIVES et HIVERNALES

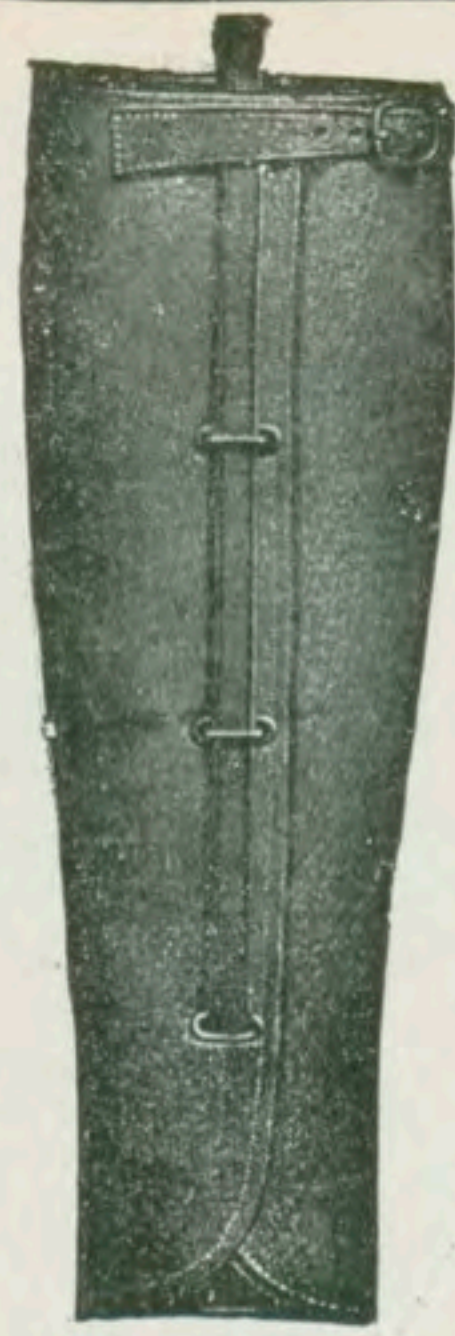
BALLAIGUES (Jura) G^e Hôtel Aubépine (930 m.)
MONT-SOLEIL : Saint-Imier, Jura, Sports d'hiver.
VEVEY Contree la plus ensoleillée du Lac Léman. Patinage, Funiculaire Mont Pelerin, Chemins de fer électriques facilitant Sports, luge, ski, etc.

MONTREUX La Perle du Léman. Le plus agréable séjour pour tous sports d'hiver et d'été. Chemins de fer de montagne. Centre d'excursions. Casino-Kursaal. Différentes stations d'altitude.
LEYSIN Station climatique. Durée d'insolation supérieure à celle des autres stations. — Sports d'hiver.

ENGELBERG Sports d'hiver, novembre-mars. — Chemin de fer électrique de Stansstad
Hôtels : Grand-Hôtel, Edelweiss, Victoria, Terminus.

GRISONS CHEMIN de FER RHÉTIQUE (ligne de l'Albula, 1823 m. s. m.) Ouvert toute l'année. Billets et enregistrements directs de et pour les principales gares de l'Europe.

AROSA Cure d'air. Station sportive de premier ordre.
DAVOS Premier centre du monde pour sports d'hiver : Patinage, Ski, Toboggan, etc.
ENGADINE Saint-Moritz, Samaden, Zuoz, stations recommandées pour les sports, 1650/1850 m. s. m.



THE "HAMMOND" LEGGING

Registered No. 5,925
Nen authentique sans avoir le dessus mentionné dans chaque legging. Faites en toutes sortes de cuirs.
Echantillons et explications pour mesures sur demande.

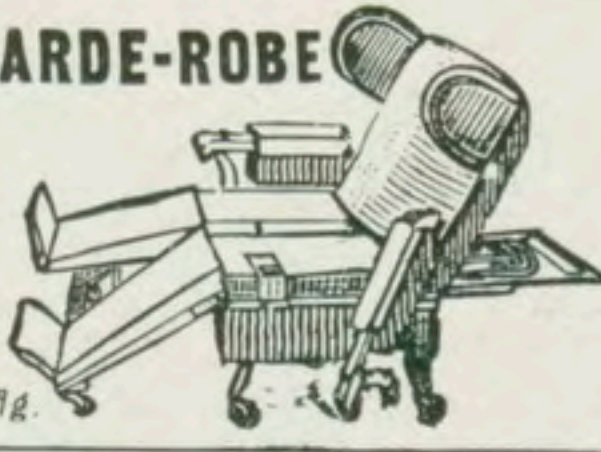
HAMMOND & Co., LTD
8, PLACE VENDÔME, PARIS
et
485, OXFORD STREET, LONDON
En gros : E. PENTON & SON
14, rue Alexandre-Parodi
PARIS

Patent No. 24,363

AUTOMOTEUR avec GARDE-ROBE

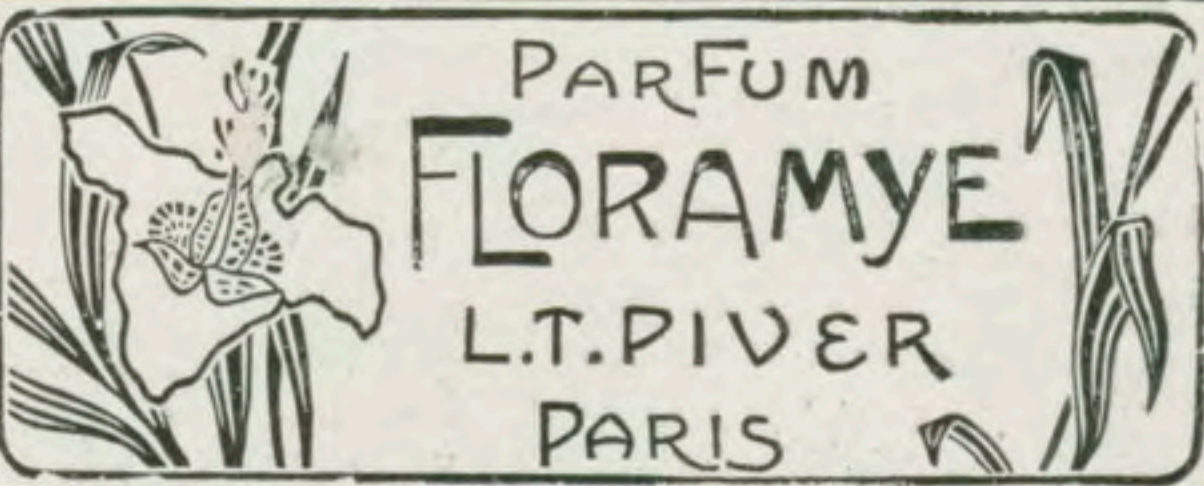
Bouchon se retirant sous le siège
DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
PARIS, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi F^o Catalogue contenant 423 fig.



SOINS, HYGIÈNE

Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'ÉVENTRATION et combattant l'OBESITÉ — du nouveau tissu à jours pour les VARICES supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez les CORSETS de toilette ainsi que pour le REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTEBRALE — les BRAS et JAMBES artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de BANDAGES HERNIAIRES. Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèzes, urinaux, etc., etc.
DES DAMES SONT À LA DISPOSITION DES CLIENTES
S'adresser chez C. CHANSON, fabricant, breveté S. G. D. G.
146, Rue de Rivoli, PARIS — Téléphone 215-12



PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROIDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10^f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. — Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty.



HALTE-LA ! Voilà l'Plaisir et la Fortune envoyez tous adresse et 0^f30 à la S^{te} Gaité Française, 65, r. faub. St-Denis, Paris (10^e) vous recevrez ALBUM ILLUSTRÉ DE, 1936 130 pages avec 300 grav. Comique, farces, Attrap. Phys. amus. Magie, Spirit, Sorcell. Chans., Monolog., Pièces Succès, cartes illustr. art. util. Librairie spéc^{le}. Il est joint 4 primes (De quoi s'amuser, rire des mois) et N^o de Lot. garanti d'Etat part à 6 tirages de 3 millions de francs

MOTRICINE

"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. — En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28

La Semaine Comique, par Henriot.



— Mais, mon amie, je ne peux pas aller en soirée avec mon torticolis.
— Mais au contraire, ce sera très chic. Tu diras que c'est ton professeur de jiu-jitsu qui t'a donné un mauvais coup.



— Vous disiez qu'un Américain demande 200 000 dollars pour livrer le secret de la navigation aérienne ?
— Oui, et ce n'est pas cher...
— Prêtez-moi seulement cent sous et je vous indique le truc !



— Dites donc, cocher... un simple renseignement. Vous n'avez jamais envie, n'est-ce pas, de concourir pour la course des fiacres ?



— Mes chers collègues, nous voyageons gratuitement en chemin de fer. Mais ce n'est pas assez. L'Etat devrait nous fournir à l'œil des automobiles pour que nous puissions faire nos tournées électorales.

Automobiles de toutes marques

PRIX DU CATALOGUE

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulevard Haussmann PARIS

Téléphone 320-16

20 mois de crédit

Les clients de la Banque Automobile restent libres de commander leur châssis et leur carrosse chez les constructeurs de leur choix.

BAYARD A. CLÉMENT

Quai Michelet, LEVALLOIS Téléphone 234-41

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

29 Décembre 1905 N° 381

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE

9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS • Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & C^{ie}, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



L'EXPLOIT " D'UN PLUS LOURD QUE L'AIR " — L'AÉROPLANE DES FRÈRES WRIGHT

Muni d'un moteur de 24 chevaux, l'appareil, conduit par Wilbur Wright, aurait atteint, par moments, une vitesse de 40 kilomètres à l'heure et serait revenu aisément à son point de départ. Cette performance, attestée par des témoins, a été racontée par le Dayton Daily News, dont nous reproduisons le compte rendu et fait grand bruit dans le monde de l'aviation. (Voir l'article page 1099.)

Un laisser-courre en forêt de Fontainebleau

Un jour viendra, qui n'est peut-être pas très éloigné, où la chasse à courre n'existera plus en France, du moins aux environs de Paris. Déjà les lotissements, les défrichements, l'extension de la chasse et les exigences des forestiers ont fait abandonner par la vénerie quelques-uns de nos beaux parcours cynégétiques de l'île de France : Saint-Germain, Marly, Sénard, Arromainvilliers, Crécy-la-Tour entre autres.

MM. Lebaudy, ces parfaits sportsmen, sont les principaux locataires de la chasse à courre en forêt de Fontainebleau ; pendant la saison, depuis la fin octobre jusqu'en avril, ils quittent leur château de Rosny-sur-Seine pour prendre leurs quartiers cynégétiques au prieuré des Basses-Loges, ancienne propriété du



Au rendez-vous.

La meute est amenée par les piqueurs au lieu du rendez-vous ; après le rapport, elle sera découlée.

comte d'Haussonville. C'est près de ces mêmes Basses-Loges que se trouvait autrefois le chenil de M. Michel Ephrussi, duquel sortent quelques-uns des chiens de l'équipage Lebaudy. Et, régulièrement, les mercredis et samedis de quinzaine, ils découlent en forêt de Fontainebleau, tantôt au Mont de Truies, tantôt au Bas-Breaux, à Franchard ou dans un autre de ces pittoresques carrefours de la forêt.

Les chiens sont de belle origine, et produits d'excellents et judicieux croisements ; ils sont ardents à la chasse et durs à la fatigue ; une habile sélection ne cesse d'améliorer chaque année

la meute et d'y développer les qualités de train et de résistance également indispensables ; en effet, si la forêt est bien serrée et peu accidentée, le sol sablonneux chauffe facilement le pied



Un bat-l'eau.

La rivière étant couverte de glace le cerf a cru pouvoir la traverser. Les chiens l'ont suivi ; quelques-uns sont sur un glaçon. Le premier piqueur sonne l'hallali.



Avant la curée.

La meute attend, silencieuse, que la « curée » soit sonnée.

des chiens et détermine rapidement l'usure des sujets médiocres. Les nombreuses lignes de rochers qu'il faut traverser continuellement sont aussi une cause très sérieuse de fatigue.

La tenue de l'équipage de MM. Lebaudy est la tunique garance, col et parements verts, culotte blanche et les bottes de vénerie pour les hommes.

Nombreuses sont les amazones qui suivent régulièrement les laisser-courre de l'équipage de Fontainebleau : Mmes Pierre et Paul Lebaudy, la princesse Murat, la comtesse de Ganay, Mme Fouret, etc. Parmi les veneurs : les deux maîtres d'équipage, le prince Murat, le comte de Ganay, M. Luzarche d'Azay, comte de Cossé-Brissac. P. M.



La curée.

Les « honneurs » viennent d'être sonnés ; les chiens ont comme récompense la curée.

LA MISE EN MARCHÉ AUTOMATIQUE

Le Prix Deutsch de l'Académie des Sports La mise en marche automatique Plus de manivelles Ressorts et air comprimé On tourne une manette et on part

Il n'est pas un chauffeur qui n'ait pesté, un jour ou un autre, contre cette cérémonie barbare, pénible, inesthétique et dangereuse qui consiste à faire tourner une manivelle pour mettre en marche le moteur de la voiture. Avec les moteurs faibles, cela va encore, mais dès qu'on s'attaque à un nombre respectable de chevaux, qui sont plus disposés à rester à l'écurie qu'à prendre le mors aux dents, cela n'est plus drôle. Ce ne l'est jamais, quand il pleut, que la manivelle est couverte de boue ou grasse d'huile, sans compter qu'un bon retour peut très bien vous casser un bras ou vous luxer le poignet. Il est d'ailleurs tout à fait invraisemblable de ne pouvoir arrêter son moteur sans être obligé de descendre de voiture pour le faire repartir! A qui n'est-il pas arrivé d'envier le conducteur d'une Serpollet ou d'une électrique, qui n'a qu'à pousser une manette ou à tourner un commutateur pour mettre sa voiture en marche?

Les constructeurs, néanmoins, s'étaient peu inquiétés de cette question. Il fallut qu'un prix fût mis à la disposition de l'Académie des Sports par M. Deutsch pour qu'un mouvement se créât autour de cette question. Onze concurrents ont pris part à ce concours et ont été examinés par un jury composé de MM. Hospitalier, président; Lemoine, Bourdil, le prince d'Arenberg et Kapferer. Les systèmes proposés font preuve d'une assez grande ingéniosité. Ils peuvent se diviser en trois séries: les uns impriment un mouvement au volant au moyen de câble ou de ruban, transportant pour ainsi dire la manivelle à côté du siège du conducteur; les autres le transmettent automatiquement au moyen de ressorts, de gaz comprimé, d'une dynamo; d'autres, enfin, agissent sur le piston lui-même, soit au moyen d'air ou de



La mise en marche vieux style.
Un quart de tour de manivelle... et le moteur ne part pas.

gaz comprimé, soit en faisant exploser dans l'un des cylindres un certain volume d'air carburé.

C'est dans ces deux dernières séries que le jury a choisi les lauréats du concours. Les prix ont été décernés ainsi:

1^{er} Prix *ex æquo*, le Cinogène et la Société Mors.

2^e Prix, l'Auto démarreur Lemale.

Prix d'encouragement, MM. Saurer et Pellorce.

Nous allons examiner succinctement les divers systèmes récompensés par le jury.

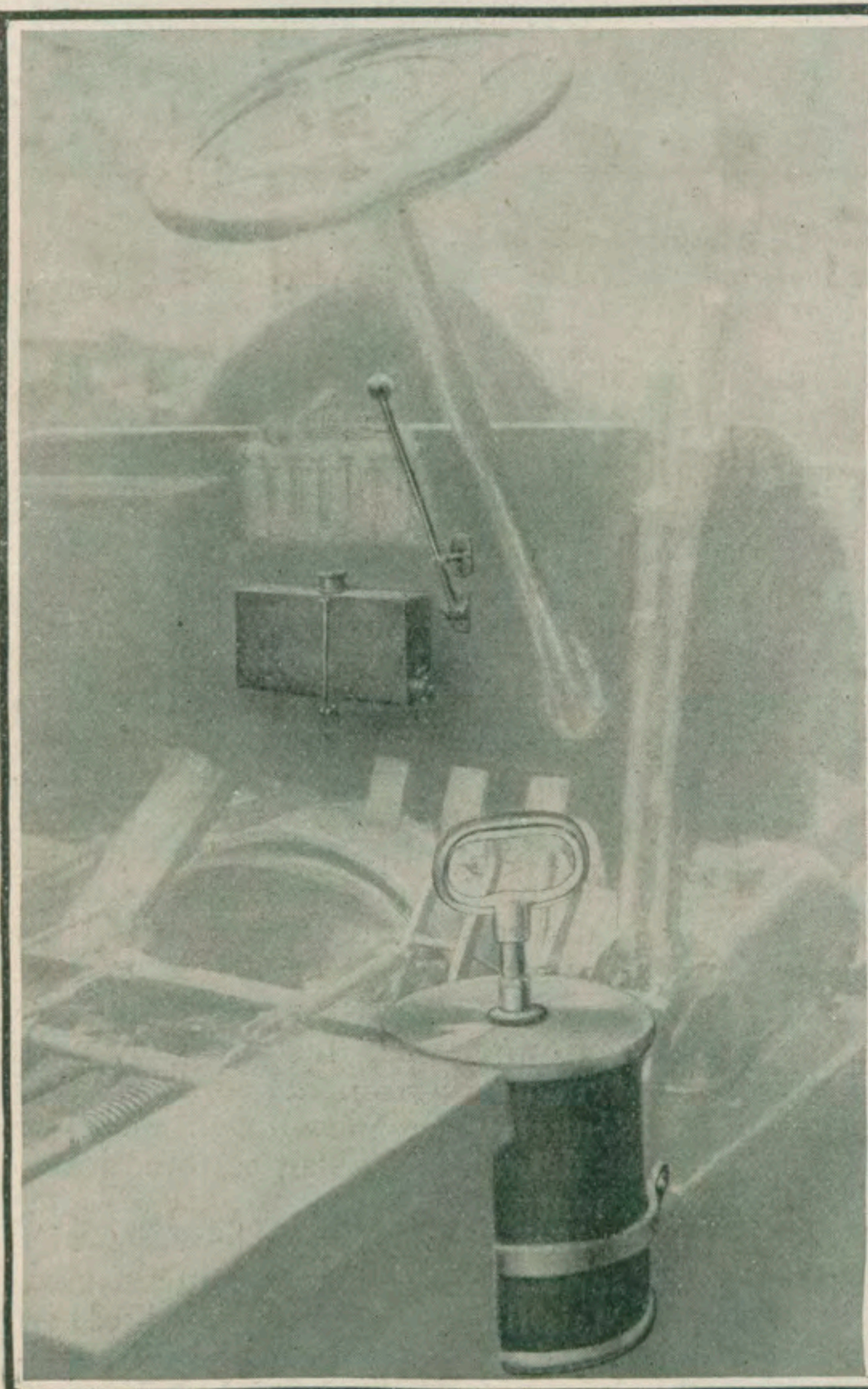
Les systèmes Dans le Cinogène, l'impulsion est récompensée donnée par une force empruntée à une masse d'acide carbonique liquide. Cet acide carbonique est renfermé dans une bouteille d'acier que l'on aperçoit sur la droite de la voiture, sous une pression de 60 kilogrammes par centimètre carré. Un robinet pointeau est placé à la partie supérieure de la bouteille, à portée de la main du conducteur. Il donne passage

au gaz qui s'introduit dans un cylindre horizontal placé transversalement à l'avant de la voiture. Ce cylindre contient un piston dont la tige, munie d'une crémaillère, vient engrener avec un pignon monté en roue libre sur l'arbre moteur.

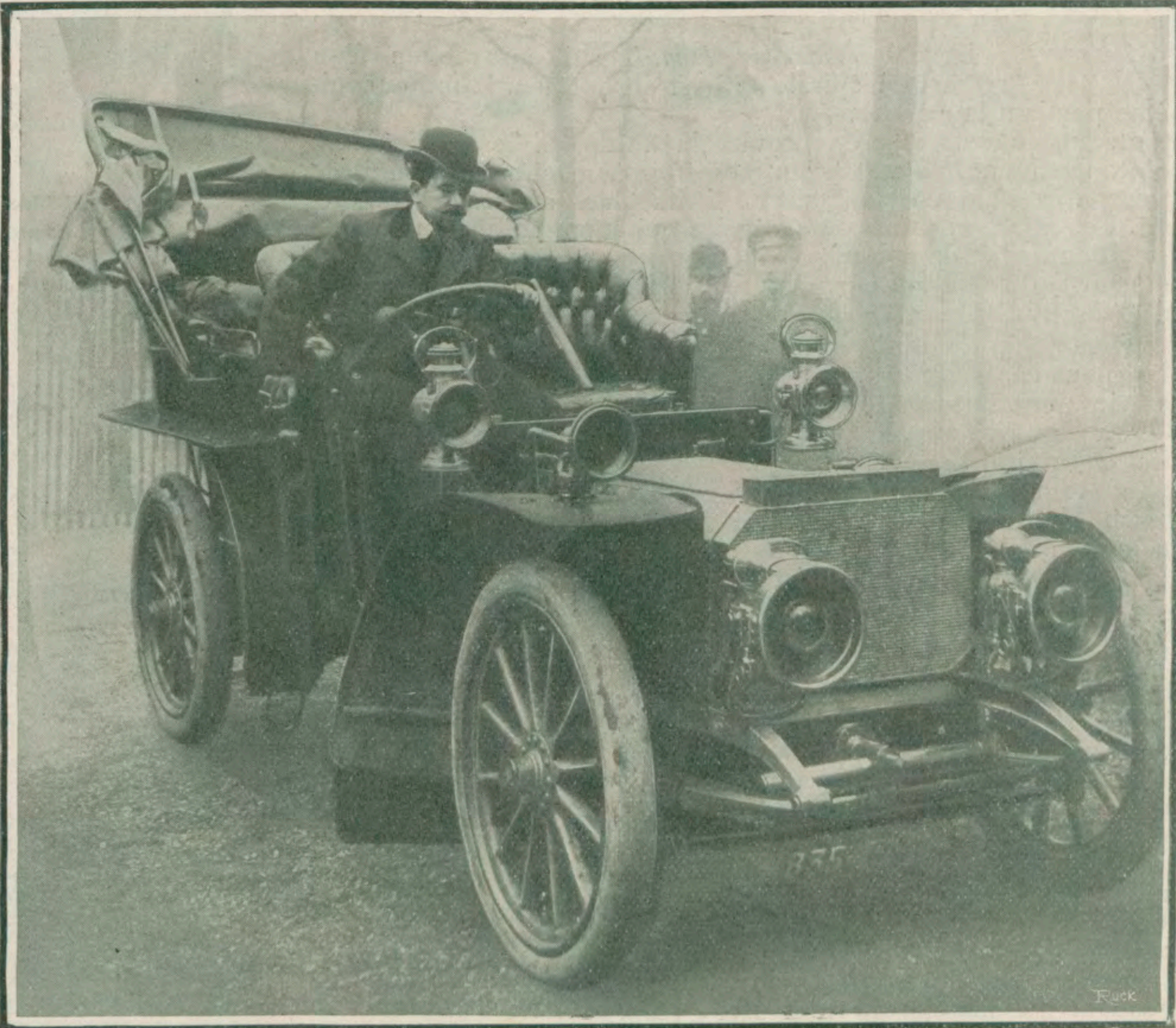
En fin de course, le gaz s'échappe automatiquement et le piston est ramené à sa position première par un ressort qu'il avait comprimé dans sa marche en avant.

Le système Mors a été décrit dans un de nos précédents numéros. Nous donnons ci-dessous une photographie qui montre très bien la disposition des différents organes.

A droite est la pompe au moyen de laquelle l'air est envoyé dans le petit carburateur spécial appelé dynamogène et fixé sur le tablier. La manette que l'on aperçoit à la partie supérieure



La mise en marche Mors.
Elle s'obtient en envoyant au moyen d'une pompe un volume d'air carburé dans les cylindres.



Le Cinogène.
Le moteur est mis en marche au moyen d'une crémaillère mue par un piston actionné par l'acide carbonique sous pression.



L'auto-démarreur Lemale.

Un ressort spirale est enroulé par le moteur en marche, et se déroule quand on veut repartir.

permet d'ouvrir les robinets de compression et, en même temps, de faire communiquer le dynamogène avec les cylindres. Ceux-ci étant remplis du mélange frais, il suffit de mettre l'allumage au retard et d'établir le contact. Le moteur part.

Ce système ne saurait convenir qu'aux quatre-cylindres. Il exige le double allumage sur les voitures munies de magnétos.

Un démarreur à ressort. L'Auto-démarreur Lemale agit au moyen d'un ressort en spirale qui est enroulé par le moteur lui-même pendant la marche.

Lorsque le ressort est enroulé, la boîte qui le contient est maintenue immobile au moyen d'un frein à mâchoire. Il suffit de desserrer ce frein en poussant un levier placé auprès du conducteur. Le ressort entraîne alors la boîte qui communique, au moyen d'une denture et de cliquets, son mouvement à un plateau goupillé sur l'arbre du moteur. Une fois le moteur en marche, on n'a qu'à resserrer le frein. La boîte s'arrête et le moteur, par un système très ingénieux, remonte automatiquement le ressort et s'en sépare de même une fois remonté.

Il va sans dire que, la première fois qu'on utilise le système et quand le moteur n'a pas encore marché, le ressort doit être monté au moyen de la manivelle.

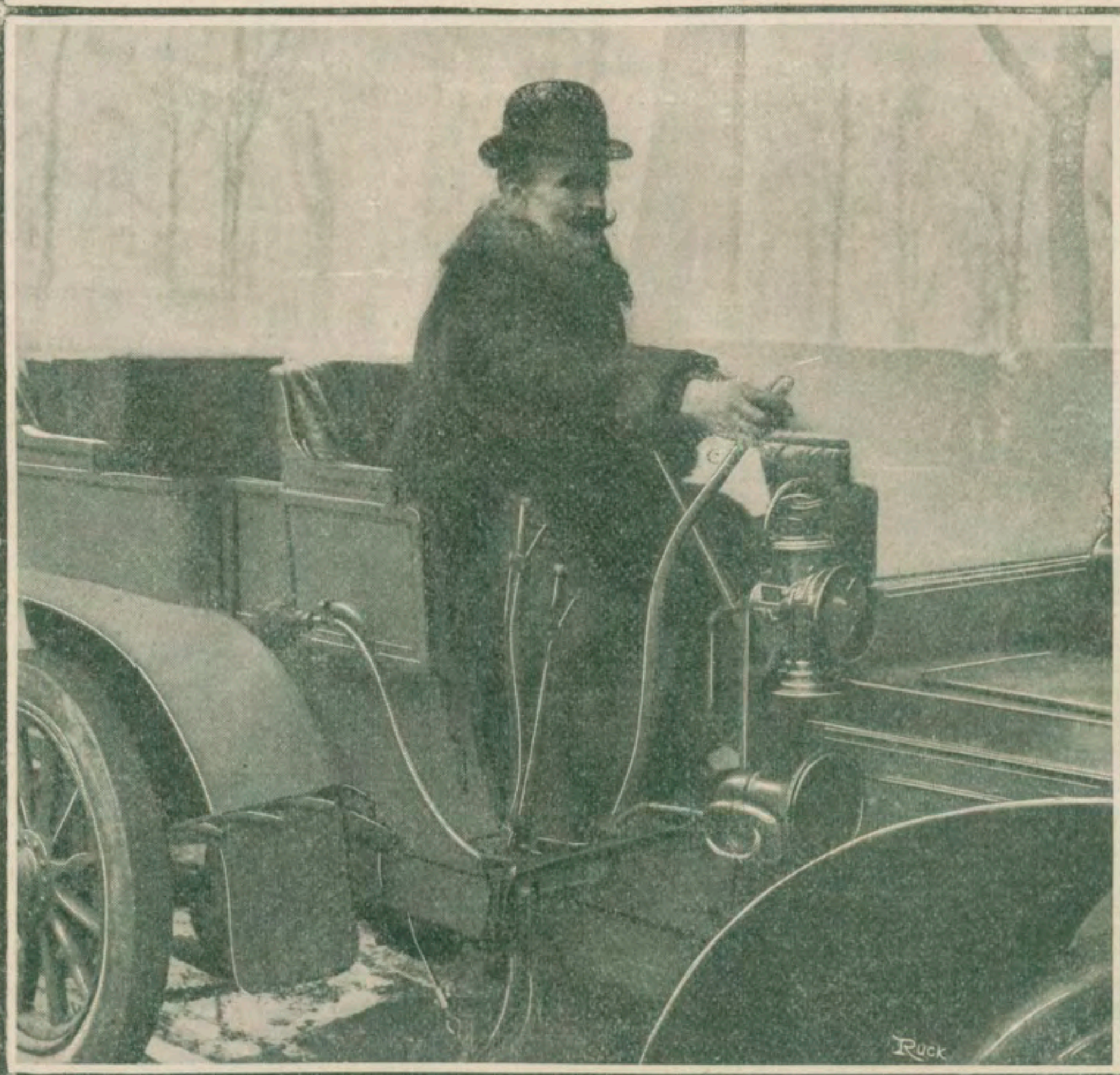
Le dispositif Saurer consiste à agir sur la surface d'un des pistons au moyen de l'air comprimé. Il est basé sur ce fait que, lorsqu'un moteur à quatre cylindres s'arrête, il le fait de telle façon que les bras de manivelle prennent une position de repos horizontale par l'équilibre des pistons entre eux, en sorte qu'il y a toujours un des cylindres qui a une période d'expansion à effectuer. Si on envoie alors dans ce cylindre de l'air, comprimé à 15 atmosphères dans un réservoir pendant la marche du moteur, on vaincra facilement la pression du cylindre descendant et le moteur se mettra en marche. Par le déplacement d'un levier, et suivant la position de l'arbre

de manivelle, l'air comprimé est lancé dans celui des quatre cylindres qui est à la période d'expansion.

M. Pellorce emprunte sa force à une dynamo. En manœuvrant la poignée placée sur le tablier, un engrenage est mis en prise d'une part avec l'arbre de la dynamo, d'autre part avec le pignon de commande du moteur. En même temps, le courant provenant des accus est lancé dans la dynamo qui se trouve groupée en moteur série et qui permet de vaincre le point de compression du moteur. Le moteur lancé, il suffit de lâcher la poignée, l'engrenage est débrayé et la dynamo est ramenée en shunt et recharge les accumulateurs.

La dynamo fournit aussi le courant nécessaire à l'allumage, à l'éclairage de la voiture, au besoin au chauffage du volant et à l'embrayage magnétique.

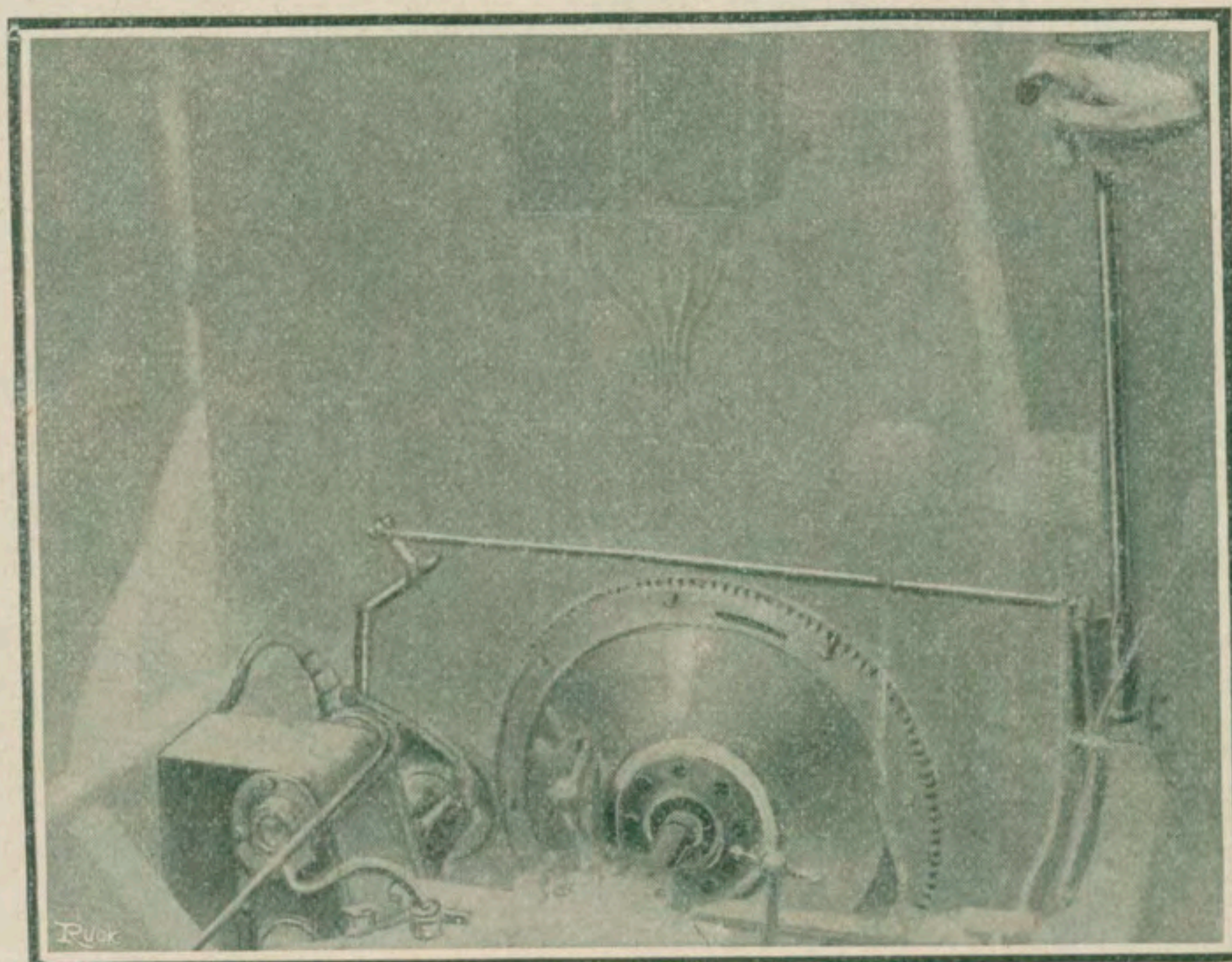
Les mises en marche mécaniques. Le jury n'a pas retenu les mises en marche mécaniques; celle de M. Sjelsky agit sur le moteur au moyen d'une courroie manœuvrée à la main; le démarreur B. et R., au moyen d'un câble qui s'enroule sur une poulie et



Le démarreur B. et R.

Un câble enroulé sur une poulie fixée sur l'arbre moteur est mis en mouvement au moyen d'un levier ou d'une pédale.

est mis en action par un levier ou une pédale, sans aucun retour possible.



La mise en marche Renault.

Les gaz d'échappement, comprimés dans un réservoir, mettent en mouvement un petit moteur à trois cylindres qui agit sur le volant du moteur.

Citons enfin la mise en marche Renault, qui est arrivée trop tard pour prendre part au concours. Elle utilise un moteur supplémentaire à air comprimé. Ce moteur à trois cylindres, placé sur la gauche du châssis, est mis en mouvement au moyen des gaz d'échappement issus du cylindre placé le plus en arrière et qui ont été comprimés pendant la marche jusqu'à 16 atmosphères, dans une bouteille spéciale. Une manette, en donnant issue aux gaz, met en prise une roue dentée actionnée par le petit moteur, avec un pignon calé sur le volant. Une fois le moteur en marche, le débrayage se fait automatiquement.

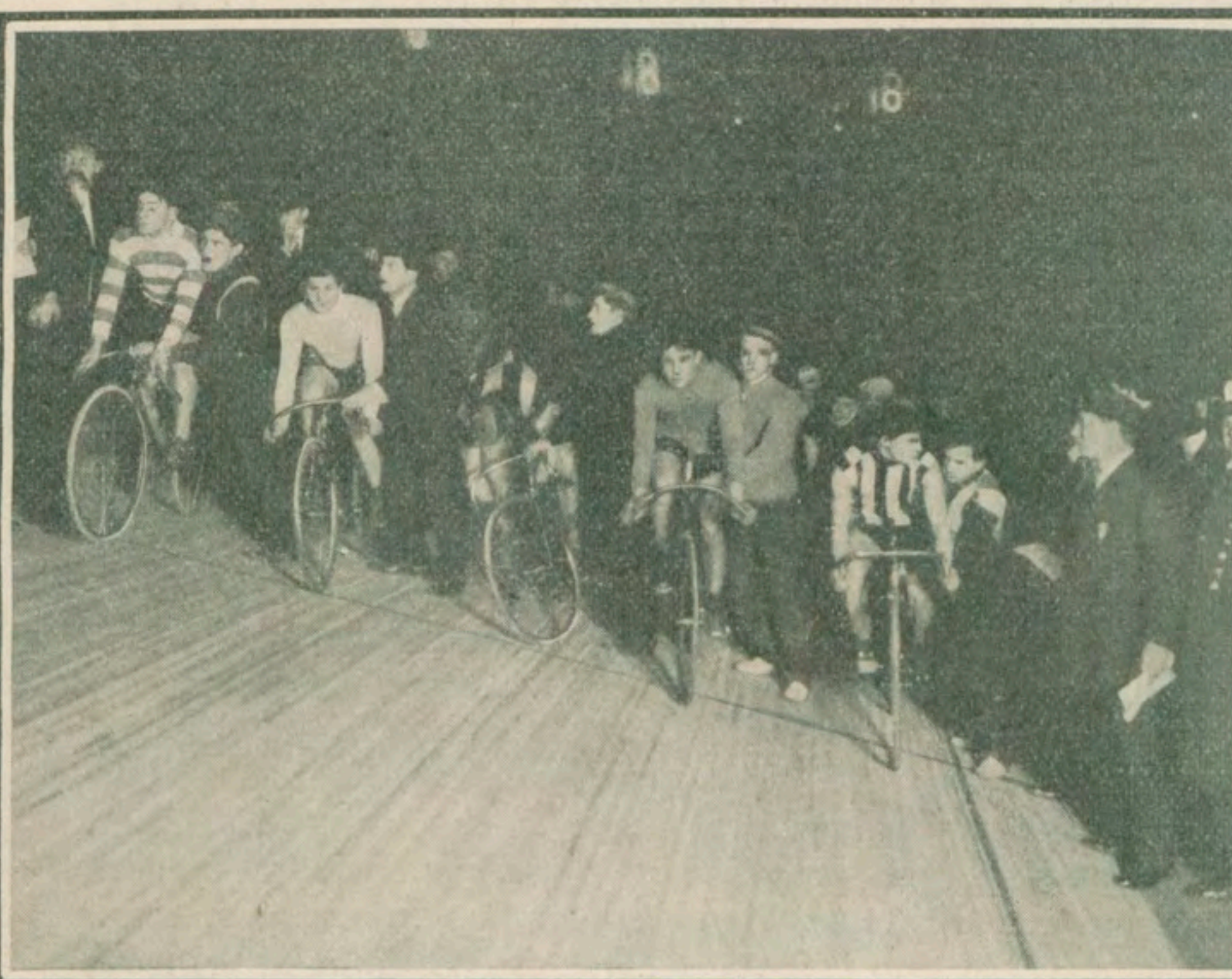
Voilà, comme on le voit, une série de systèmes fort ingénieux. Mais il est probable que d'ici l'an prochain, tout cela sera perfectionné et que le Salon de 1906 nous montrera bien autre chose. En 1907 la manivelle aura vécu.

MARCEL VIOLETTE.

LA COURSE DE SIX JOURS



Root.
Gagnant de la Course de Six Jours de New-York, en 1904 et en 1905. La victoire, cette année, avait paru lui échapper, mais, à la suite d'un démarrage sensationnel, le cinquième jour, Root parvint à regagner le tour qu'il avait perdu.



Le départ.
C'est au milieu d'une foule insensée que le départ de la grande course annuelle de Six Jours fut donné sur la piste de Madison Square à New-York. Commencée le 3 décembre, elle s'est terminée le 9, à 8 heures, par la victoire de l'équipe américaine Root-Fogler. Cette année les fonctions de starter étaient remplies par M. Mac Graw, président de l'équipe Base-Ball, champion d'Amérique. De droite à gauche : Stol, Gougoltz, Dorfänger, Dussot, Agraz. Derrière Stol : Root.



Fogler.
L'équipier de Root dans la course de cette année. Fogler n'avait, jusqu'ici, brillé que dans les épreuves de vitesse. Il avait fait une excellente figure dans le National-Circuit, finissant quelquefois très près de Frank Kramer.



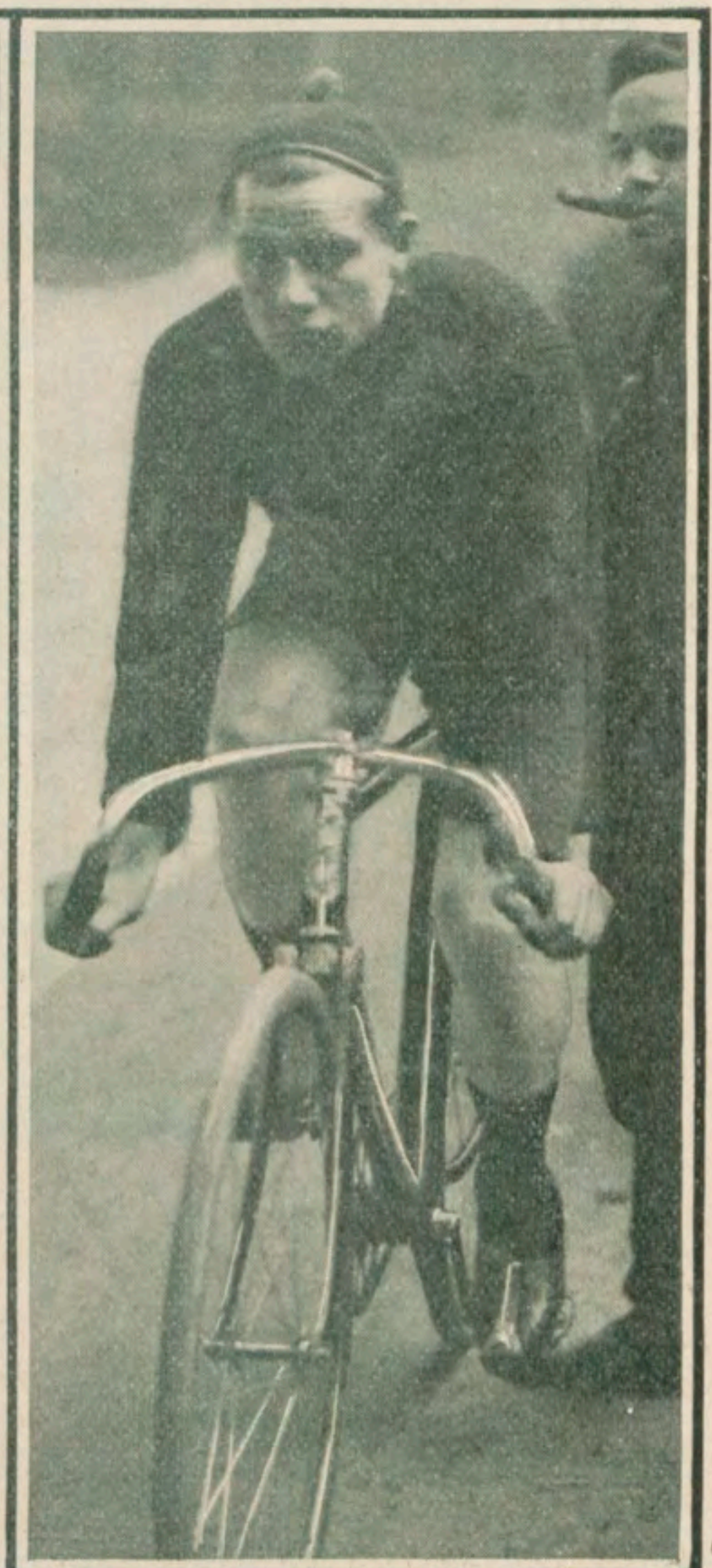
Stol.
Stol composait, avec Vanderstuyft, l'une des équipes européennes. Stol et Vanderstuyft, après une très belle course, se sont classés quatrièmes.



Bedell.
Les frères Bedell sont arrivés à deux longueurs de Root-Fogler, les vainqueurs de l'épreuve; ils ont mené de bout en bout et n'ont succombé que vers la fin.



Hollister (le Bigame).
Ce coureur a créé, à la fin de la course, un incident. Les policemen se sont présentés au vélodrome et l'ont arrêté sous l'inculpation de bigamie.



Vanderstuyft.
Vanderstuyft, le coéquipier de Stol, a montré une énergie admirable pendant toute l'épreuve des six jours. Vanderstuyft est le vainqueur du Bol d'Or.

❖ Pourquoi le Jiu-Jitsu n'a pas réussi ❖

Paris s'est déjà désintéressé du Jiu-Jitsu ❖ Le Jiu-Jitsu et la police
L'incident Ré-Nié aux Folies-Bergère ❖ Le Jiu-Jitsu a été mal présenté
au public ❖ On n'en a pas fait ressortir l'utilité exacte ❖ ❖ ❖ ❖

Le jiu-jitsu ne se sera pas relevé, à Paris, de la défaite d'Higashi.

Avec la spontanéité qui lui est coutumière, Paris s'est désintéressé du jour au lendemain de ce genre de lutte, que les Japonais ont importé à Londres et aux Etats-Unis avant d'essayer de l'acclimater en France.

La tentative n'est pas nouvelle : elle remonte à trois ans. A cette époque, Tani et un de ses compatriotes parurent sur une scène parisienne ; ils n'y obtinrent qu'un très médiocre succès de curiosité.

L'« affaire », en effet, n'avait pas été lancée, et, la presse s'en étant tenue aux communiqués officiels de l'impresario, le « jiu-jitsu » ne fit que traverser Paris, s'y arrêta à peine et passa, somme toute, complètement inaperçu.

Depuis cette époque, les choses changèrent. Des groupements financiers se formèrent pour créer à Paris, une école japonaise de « jiu-jitsu » à la tête de laquelle fut placé M. Régnier, directeur d'un gymnase athlétique, rue Beaubourg, qui, après avoir reçu à Londres quelques leçons de Yukio-Tani, en sortit très japonisé et devint Ré-Nié, avec un trait d'union qui n'a d'ailleurs rien de japonais.

Le Jiu-Jitsu et la police. Une organisation assez adroite mit en relief le jiu-jitsu et la consécration définitive vint du préfet de police. M. Lépine pensa qu'avec le jiu-jitsu le problème de la sécurité des rues nuitamment inaccessibles était désormais résolu. Il introduisit officiellement le petit truc des Japonais dans l'administration dont il dirige les faits et gestes et fit faire par Ré-Nié l'éducation de ses agents.

O ironie des choses ! quelque huit jours après, ce même préfet, à la suite d'incidents qui s'étaient produits sur la scène des Folies-Bergère et chez Bostock invitait discrètement les directeurs de music-hall à rayer de leur programme les matches de jiu-jitsu, libre à eux de les remplacer par de simples démonstrations d'un caractère plus platonique. Ce genre de spectacle devenait insuffisant. L'éducation sportive du Français est aujourd'hui suffisamment développée pour qu'il s'intéresse à un spectacle sportif qui ne se traduit pas par un résultat, c'est-à-dire la victoire de l'un des adversaires en présence.

La décision préfectorale fut un coup porté au jiu-jitsu.

Aujourd'hui qu'est complètement calmée la fougue des premiers jours on peut examiner l'entrée du jiu-jitsu dans nos mœurs sportives avec un peu plus de sang-froid. Car, au début, il y a des gens, et non des moindres, devant qui il n'aurait pas fallu faire de réserves sur l'efficacité de la méthode japonaise. On s'en serait fait d'irréconciliables ennemis.

L'accident de Ré-Nié aux Folies-Bergère trompa l'enthousiasme de ceux de qui l'admiration pour le jiu-jitsu n'admettait pas de restrictions. Cet incident, la presse quotidienne l'a rapporté à son heure. Il est très simple. Le directeur de l'école japonaise de jiu-jitsu faisait chaque soir sur la scène des Folies-Bergère une démonstration de la méthode, puis demandait si, parmi l'honorable société, un amateur désirait matcher contre lui. Cet amateur était régulièrement tombé par Ré-Nié, après une succession de passes savantes.

Un beau soir, un petit jeune homme escalada la scène ; c'était l'amateur attendu. Le speaker lui fit observer qu'il lui était interdit de frapper des poings et des pieds, de crever les yeux de son adversaire, de lui casser les doigts, etc.

Il ne lui restait pas grand'chose pour se défendre, à ce garçon. Mais enfin il accepta et il répondit simplement : « Bien m'sieur ». Et la rencontre commença. L'amateur « rentra » à coups de tête, et se débarrassa de Ré-Nié en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire.

C'était la faillite du « jiu-jitsu ».

Il était dit, d'ailleurs, que cette soirée devait être celle des déceptions.

Pendant que se déroulaient les incidents des Folies, le machet Yukio-Tani-Higashi, autour duquel on avait fait un tapage énorme, se terminait de la façon la plus banale et la moins

japonaise du monde : Higashi, saisi par le côté le plus sensible de son individu, en ressentait une douleur telle qu'il était obligé d'abandonner le tapis pour un lit d'hôpital au dispensaire Henri de Rothschild. Pour tomber un homme en lui arrachant ce qu'il ne demande qu'à présentement conserver, il n'est pas besoin de venir du Japon. C'est la réflexion logique que se fit le public désabusé.

Le grand tort que l'on a eu à notre avis, c'est de vouloir aller trop vite et trop loin pour acclimater le jiu-jitsu.

Le jour où l'on a dit : « Avec le jiu-jitsu tout homme peut triompher d'un adversaire beaucoup plus fort que lui » on a induit en erreurs les gens qui pouvaient s'intéresser à cette méthode de combat. L'accident des Folies-Bergère a prouvé la fausseté de cette théorie, considérée sous son côté le plus absolu.

Le Jiu-Jitsu mal présenté. Les démonstrations qui en ont été faites semblent avoir été préparées pour fausser l'imagination du public. Dans tous les matches où un jiu-jitsuan — Ré-Nié par exemple — s'est rencontré avec un amateur ou un professionnel de la lutte, le propagateur de la méthode japonaise avait droit à toutes les prises qui mettent un homme hors de combat ; l'autre avait tout juste à sa disposition les ressources qu'offre la lutte française, notoirement insignifiantes, parce qu'elles tendent à plaquer un homme sur les deux épaules, position que les Japonais prennent volontiers d'eux-mêmes, puisqu'ils y trouvent souvent un avantage.

En se contentant de souligner simplement les ressources très réelles que, dans certains cas, peut offrir le jiu-jitsu, on lui aurait fait plus de bien qu'en exagérant les avantages qu'il est permis d'en retirer.

Il y a deux catégories d'hommes : ceux qui, par une pratique des sports athlétiques spéciaux, ont une notion plus ou moins développée du combat ; et ceux qui ignorent l'a b c du sport.

Les premiers savent que la première chose que l'on doit chercher lorsqu'on se bat c'est de ne pas se laisser approcher et de toujours tenir son adversaire à distance. Les armes naturelles pour en arriver là sont les poings et les pieds.

Les inexercés de la bataille se laissent prendre au corps à corps, et c'est dans cette circonstance et surtout pour eux que peut intervenir utilement le jiu-jitsu.

La Vie au Grand Air a démontré, dernièrement, par une série de documents photographiques, quel abîme séparait notre lutte du jiu-jitsu, dont le principe fondamental repose sur la souffrance que provoque la prise à faux d'un membre. C'est toute une science à acquérir. Il reste regrettable que la rencontre d'Higashi et de Yukio-Tani se soit si mal terminée, car elle fut, au début, sportivement fort jolie et les spectacles de ces corps enchevêtrés, noués par les jambes et par les bras, roulant d'un bout à l'autre du ring, ne manquaient pas de caractère et méritaient d'être vus, une fois au moins, même par ceux que la passion de la lutte n'attire pas spécialement.

GEORGES LE ROY.



Yukio-Tani, professeur à l'école japonaise de jiu-jitsu de Londres, qui a vaincu, chez Bostock, son compatriote Higashi dans une rencontre qui a fait courir tout Paris.

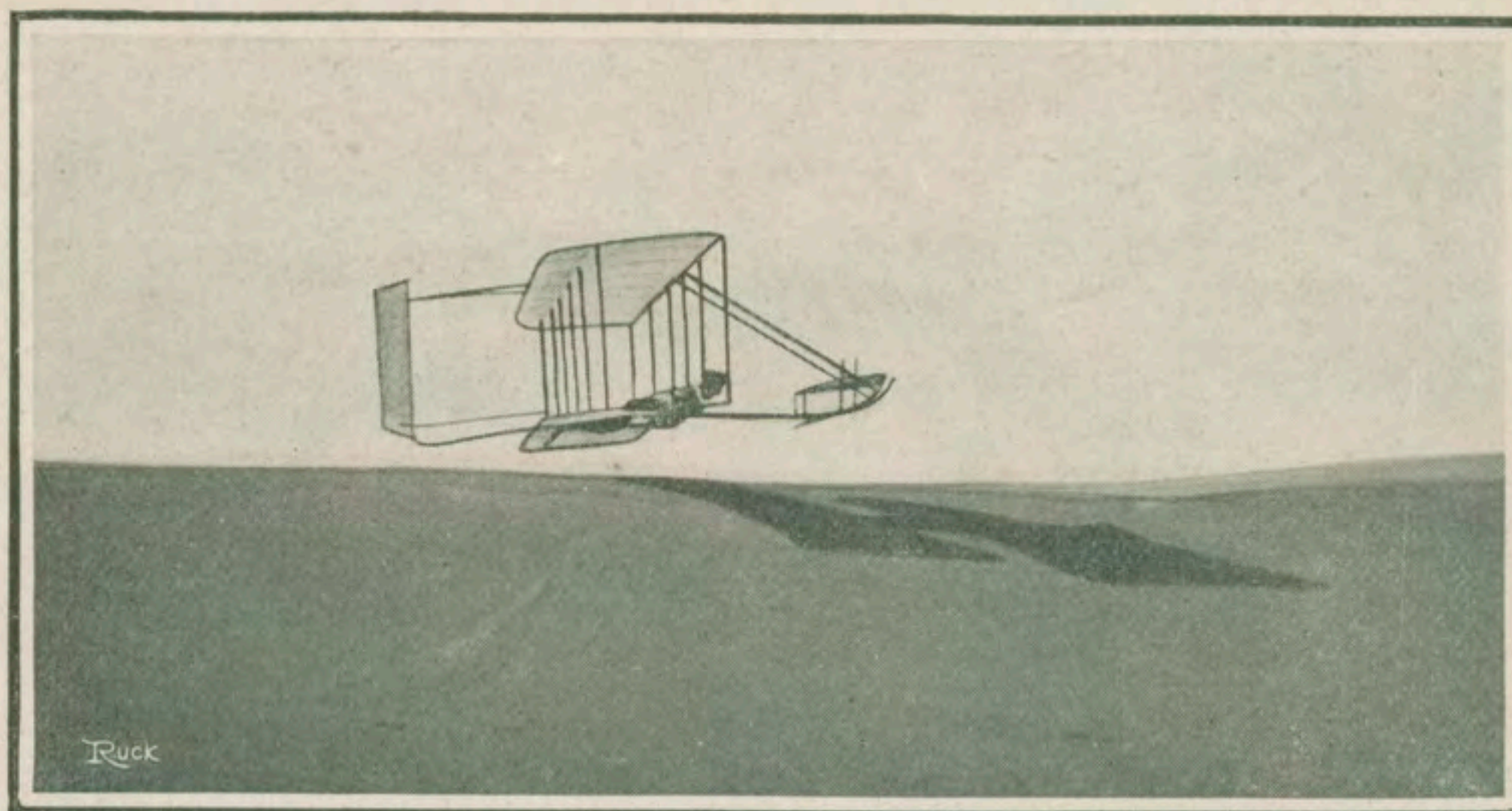
on va le voir, la plus sensationnelle des surprises. En septembre dernier, en effet, les frères Wright réussirent, non plus dans la Caroline du Nord, mais à quelques milles de chez eux, à Springfield, bourgade de peu d'importance de l'Ohio, à faire les vols suivants, en venant repasser au-dessus du point de départ

26 septembre 1905 : vol de 18 m. 9 s. pour un parcours évalué à 17 kil. 961 m. ; arrêté par épuisement de la provision d'essence. — 29 septembre : vol de 19 m. 55 s., parcours de 19 kil. 570 m. ; arrêté par épuisement du réservoir. — 30 septembre : vol de 17 m. 15 s., arrêté par l'échauffement d'un coussinet. — 3 octobre : vol de 25 m. 5 s., parcours de 24 kil. 535 m. ; nouvel échauffement d'un coussinet ; un réservoir d'essence suffisant pour une heure de marche avait été installé. — 4 octobre : vol de 33 m. 17 s., parcours de 33 kil. 456 m. ; un des coussinets avait été muni d'un godet graisseur, mais l'autre chauffa ; l'opérateur peut revenir néanmoins atterrir au point de départ. Enfin, le 5 octobre, vol de 38 m. 3 s., parcours de 38 kil. 956 m. Tous les coussinets munis de graisseurs fonctionnèrent bien, mais on avait oublié de refaire le plein du réservoir après une expérience préliminaire.

Les seuls témoins de ces expériences merveilleuses furent, au début, quelques fermiers des environs ; plus tard il y eut de nombreux spectateurs venus de Dayton. Les Wright, désireux de ne pas voir tomber dans le domaine public une invention dont ils entendent tirer une légitime fortune, arrêtaient leurs expériences au moment où leurs concitoyens, prévenus, commençaient à prendre quotidiennement le chemin de Springfield.

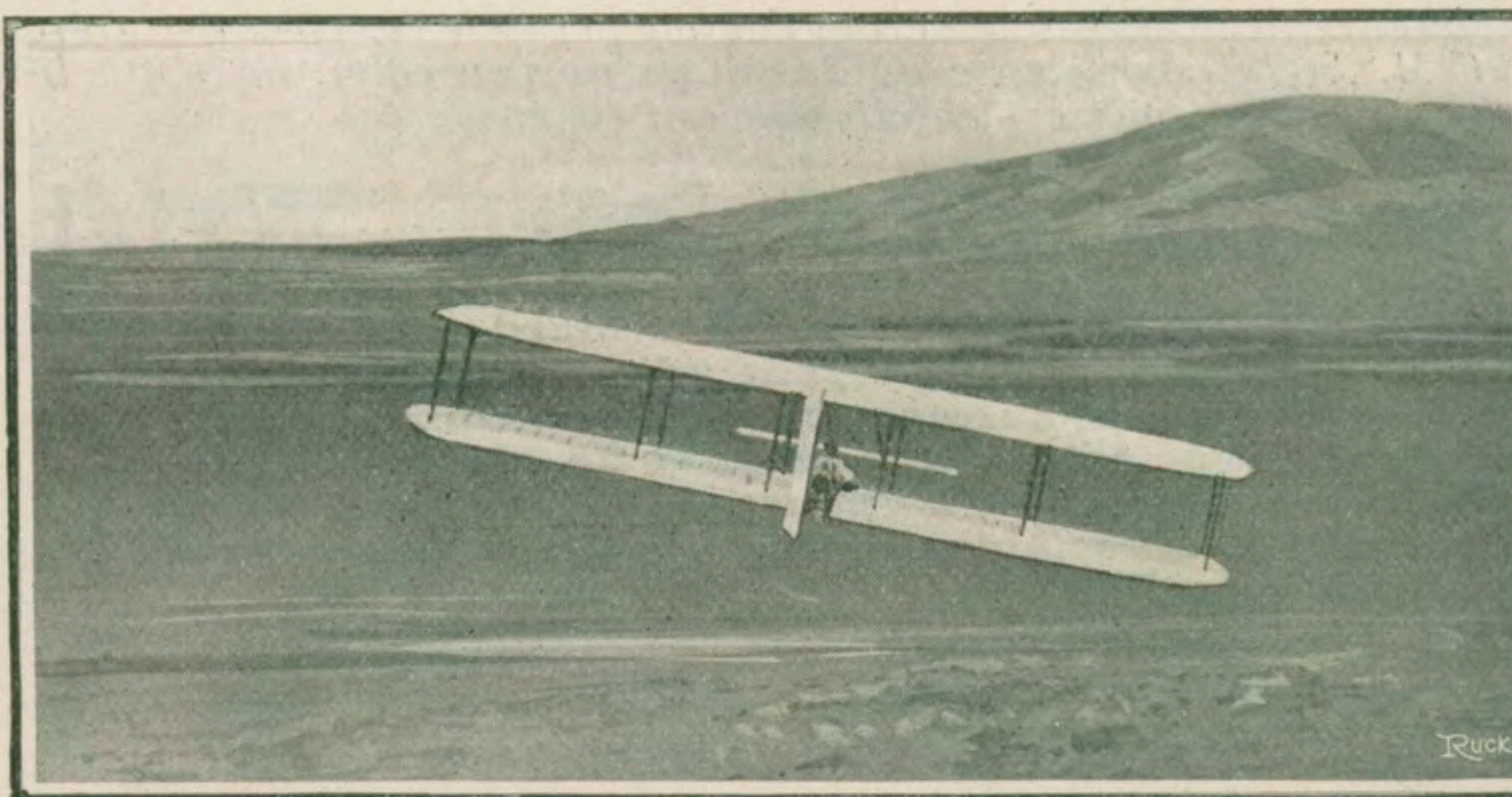
Un journaliste français a pu interviewer les frères Wright.

Je disais plus haut qu'un journaliste français, Robert Coquelle, était allé interroger les frères Wright. Ceux-ci ont refusé de lui montrer leur appareil, lequel est d'ailleurs, paraît-il, démonté. Mais pour enlever à notre confrère tout doute sur l'authenticité de leurs exploits ils lui ont fourni quantités de renseignements dont il a pu faire son profit.



Un vol au ras du sol.

L'appareil est descendu au fond de la vallée et son atterrissage n'est plus qu'une question de quelques mètres.



Un atterrissage.

Pour éviter de tomber dans un étang, l'opérateur exécute un virage à droite.



L'appareil de M. Archdeacon.

L'ancien aéroplane expérimenté par M. Archdeacon est d'une forme analogue à celui des frères Wright, et basé sur le même principe. L'aviateur s'y place dans la même position et se dirige d'une façon semblable.

C'est ainsi que parmi les témoins des expériences figurent plusieurs des notabilités de Dayton : un juge au tribunal, le directeur du plus grand quotidien de là-bas, plusieurs fonctionnaires, et enfin le père de l'ancien cycliste bien connu : Earl Kiser, qui a donné à Coquelle des détails circonstanciés sur un essai auquel a assisté, essai qui a duré 1 h. 40 m. !

Voici maintenant le compte rendu fidèle du seul journal américain ayant parlé du succès des Wright :

Dayton (O.). — Orville et Wilbur Wright, les deux citoyens de Dayton qui ont fait de successives expériences de machine volante en décembre dernier sur la côte de l'Atlantique (Caroline du Nord), ont renouvelé hier leurs essais. Ils ont expérimenté leur dernier appareil devant une dizaine de témoins dans la grande prairie Huffman, près d'ici.

La machine s'est élevée dès le début à une hauteur de 25 pieds environ, mais un manque d'essence a été cause d'un arrêt dans le moteur. L'aéroplane est alors descendu lentement sur le pré. Le tuyau d'essence fut réparé sur la place et un nouvel essai eut lieu une heure plus tard. Cette fois, la machine fit le tour complet de la prairie, laquelle mesure un peu plus d'un quart de mille de côté. Avant de rentrer dans le hangar, l'aéronaute eut la coquetterie de décrire un immense huit à une hauteur de 40 pieds environ.

Le problème de la nouvelle locomotion est donc résolu. Durant huit semaines, les Wright ont travaillé mystérieusement, nuit et jour. Lorsqu'ils sont arrivés hier à Springfield, ils étaient sûrs du succès.

Ils avaient également à inaugurer un nouveau système de départ. Là aussi, la réussite a été complète. La machine sort du hangar sur un plancher incliné d'un pied de largeur tout au plus. Placée sur un chariot très ingénieux, elle glisse sur un rail jusqu'à l'extrémité du plancher, où, le moteur étant mis en marche, elle prend son vol immédiat.

Le moteur employé est de 24 chevaux. L'appareil mesure 40 pieds dans sa plus grande longueur, et 6 pieds seulement dans sa plus grande largeur. Les panneaux sont en toile à voile (canvas). Dans le milieu se trouve la partie motrice. L'opérateur est couché à plat ventre, son estomac reposant sur un coussin. Il dirige son appareil avec deux guides en étoffe. Lorsque la machine est partie, les hélices tournent avec une rapidité extraordinaire. Il paraît qu'avant peu les frères Wright atteindront une vitesse de 40 milles à l'heure.

Ils déclarent que l'absence de vent leur est aussi contraire qu'un vent très fort.

Les Wright sont deux garçons on ne peut plus sérieux. L'aîné a 38 ans, le cadet 34. Il faut souhaiter, dans l'intérêt de l'humanité entière qu'ils consentent, dès le retour des beaux jours, à répéter leurs expériences publiquement devant un comité de personnalités compétentes appartenant à toutes les nations qu'intéresse cette émouvante question.

VICTOR BREYER.

PRÉVOT BAT LE RECORD DE L'HEURE



Henri Prévot.
Recordman de l'heure avec 18 kilom. 284 m.

CHACQUE fin d'année voit le record de l'heure à pied soumis à de rudes assauts. Amateurs et professionnels, pris d'une salubre émulation, s'y attaquent à qui mieux mieux. Les meilleurs coureurs tiennent à honneur d'attacher leur nom à cette belle performance, et ils ont pour les encourager le prix offert par l'Auto au coureur français qui détiendra le record au 31 décembre.

Lundi, jour de Noël, trois professionnels tentaient de décrocher la timbale : Orphée, Siret et Prévot.

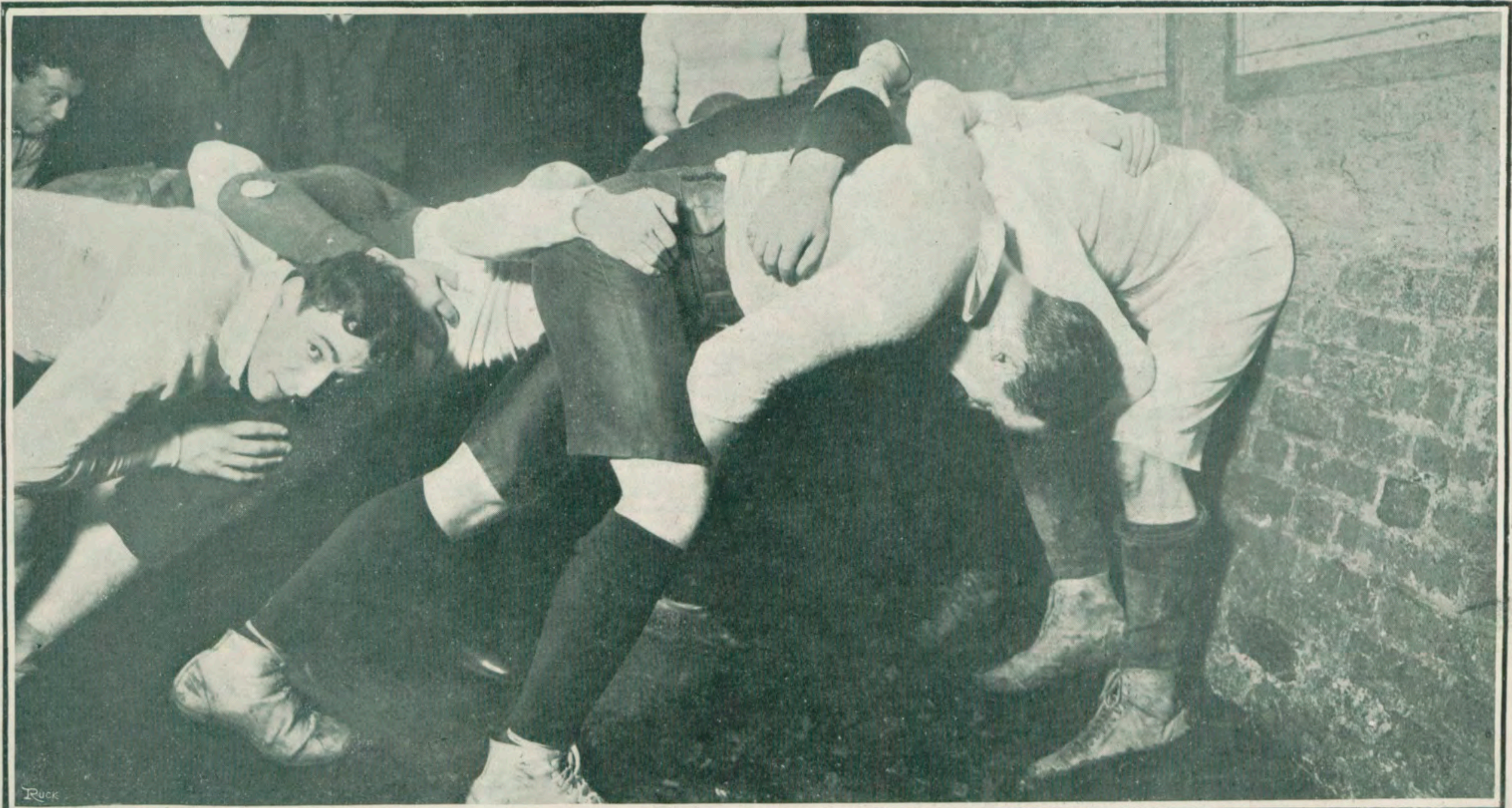
Les deux premiers échouaient. Orphée, sur la piste du Métropolitan Club à Saint-Ouen, ne couvrait que 17 kilom. 610 m. Sur la piste de la Jeunesse athlétique à Saint-Ouen, Siret n'atteignait que 17 kilom. 838 m., restant tous les deux au-dessous du record français de Ragueneau (18 kilom. 067 m.) et même du record professionnel détenu par Prévot avec 17 kilom. 930 m.

Plus heureux, ce dernier voyait sa tentative couronnée de succès. C'est à Lille, sur la piste en ciment du vélodrome Lillois que le petit coureur s'efforçait de reconquérir le titre de recordman français que lui avait enlevé le crack de la Société athlétique de Montrouge. Chronométré par M. Manier, Prévot commençait à battre les records à partir du quatrième kilomètre, couvrant dans la demi-heure 9 kilom. 135 m. et atteignant dans l'heure 18 kilom. 284 m. surpassant de 217 mètres le record français.

Voici, à titre de comparaison, les tableaux de marche de Prévot et Ragueneau.

	Ragueneau	Prévot
1 kilomètre	2 m. 59 s. 4/5	3 m.
2 —	6 m. 10 s. 4/5	6 m. 16 s.
3 —	9 m. 26 s. 2/5	9 m. 28 s.
4 —	12 m. 44 s.	12 m. 40 s.
5 —	16 m. 4 s. 3/5	15 m. 54 s.
6 —	19 m. 24 s. 3/5	19 m. 12 s.
7 —	22 m. 45 s. 3/5	22 m. 26 s. 4/5
8 —	26 m. 1 s. 2/5	25 m. 46 s.
9 —	29 m. 25 s. 1/5	29 m. 6 s.
10 —	32 m. 36 s.	32 m. 20 s.
11 —	35 m. 53 s. 4/5	35 m. 43 s.
12 —	39 m. 15 s.	39 m. 3 s.
13 —	42 m. 39 s. 1/5	42 m. 29 s.
14 —	46 m. 3 s. 1/5	45 m. 52 s.
15 —	49 m. 27 s. 3/5	49 m. 14 s.
16 —	52 m. 53 s. 4/5	52 m. 33 s.
17 —	56 m. 21 s. 4/5	55 m. 54 s.
18 —	59 m. 47 s. 2/5	59 m. 11 s. 1/5.

L'Entraînement du Racing dans un manège



UN EXERCICE D'ENTRAÎNEMENT EN VUE DU MATCH CONTRE LES NÉO-ZÉLANDAIS

Une équipe du Racing s'exerce aux mêlées contre un mur du manège Chaptal. Cet entraînement se fait en vue de la rencontre contre les Néo-Zélandais. C'est la première fois qu'en France un entraînement de football rugby a lieu en dehors du terrain de jeu.

L'ÉQUIPE DE FRANCE CONTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE



Cessieux, F. C. Lyon, avant.



Dufourcq, S. Bordelais, avant.



Branlat, R. C. F., avant.



Muhr, R. C. F., avant.



Dedeyn, R. C. F., avant.



Jérôme, S. F., avant.



Communeau, S. F., avant.



Crichton, Havre A. C., arrière.



Lane, R. C. F., trois-quart.



Lacassagne, S. Bordelais, trois-quart.



Pujol, S. F., trois-quart.



H. Arnaud, F., trois-quart, capitaine de l'équipe française.



Sagot, S. F., trois-quart.



Levée, R. C. F., trois-quart.



Vergès, S. F., avant.

C'ÉTAIT bien notre tour de nous faire battre par l'équipe fameuse des Néo-Zélandais. Nous caressions depuis longtemps ce projet séduisant; nous avons sollicité cette faveur. Nous aurons lundi l'occasion de nous offrir ce cadeau d'étreintes. Voyons en détail la composition de l'équipe appelée par nos dirigeants à essuyer la défaite.

Crichton (Havre Athletic Club). — Arrière. Ne pas trop se fier aux apparences. Il n'a pas l'air formidable, mais c'est un joueur attentif très adroit et très sûr — dans ses bons jours.

Lane (R. C. F.). — Trois-quarts aile droite. Le capitaine du R. C. F. un joueur très complet, le meilleur que nous possédions à cette place. Fougue dans l'attaque, malice dans la défense, habileté partout, il s'est formé seul et ne le regrette pas.

Levée (R. C. F.). — Trois-quarts centre droit. Le complément indispensable de Lane, qu'il seconde au Racing depuis plusieurs années. L'élégance et la finesse n'excluent pas chez lui la vigueur.

Sagot (S. F.). — Trois-quarts centre gauche. Une puissance. Un roc sur lequel viennent se briser les vagues montantes de l'attaque. Sa silhouette puissante impressionne. Et c'est déjà autant de gagné.

Pujol (S. O. E. de Toulouse et S. F.). — Trois-quarts aile gauche. Un joueur farouche, de profil diabolique. Compense quelques défauts de science par une débâche de qualités physiques. Spécialité de charge, coups de pied et plaquages. Sa devise : Ne rien laisser faire, ne rien laisser passer.

Arnaud (S. F.). — Demi. Capitaine du Stade et capitaine de l'équipe de France. Un vieux de la vieille, toujours roublard, ce qui n'est pas étonnant, toujours vite, ce qui l'est plus. Joue le jeu de demi comme on l'a toujours joué, généralement avec bonheur.

Lacassagne (Stade Bordelais). — Un jeune. L'élève de Rachou, dont il a toutes les qualités physiques, avec plus d'exubérance encore. Une véritable furie. Il n'est jamais à court d'expédients. Ses audaces invraisemblables font parfois le salut de son équipe.

Jérôme (S. F.). — Avant. Un de nos meilleurs produits nationaux. Tout le contraire d'un poids lourd. Mais que de qualités en échange ! agilité, adresse, esprit d'à propos. Répond à la meilleure définition du « joueur de tête ».

Communeau (S. F.). — Avant. Encore une création récente. Joua deux ans les utilités au Stade, avant de devenir le titulaire envié des meilleures places. Vigoureux, ardent et non dépourvu d'une certaine malice.

Vergès (S. F.). — Avant. Un colosse mobile. Est devenu en trois ans l'un des meilleurs avants français. Jérôme l'a instruit.

Cessieux (F. C. de Lyon). — Avant. Un gaillard qui s'impose dans une ligne par un travail considérable et toujours fructueux. Une bonne partie semble le ravir et plus il se dépense plus il a l'air content.

Dufourcq (Stade Bordelais). — Avant. Un bon et brave joueur de ceux qui accomplissent, sans éclat particulier, le labeur le plus utile. Vieux joueur de reste, pour qui les divers procédés de jeu n'ont plus guère de secrets.

Branlat (R. C. F.). — Avant. Un Bordelais pur sang qui s'efforce de devenir Parisien. Encore un vieux joueur, vigoureux, alerte et très en verve. Réussit des dribblings puissants qui lui valent la sympathie du public.

Dedeyn (R. C. F.). — Avant. Une masse énorme, qui se meut néanmoins avec vitesse et agilité. Ne possède pas un jeu très scientifique; mais s'efforce de se sortir de ses moyens exceptionnels au mieux de l'intérêt général. Il y réussit souvent.

Alban H. Muhr (R. C. F.). — Avant. De son origine américaine il a gardé un flegme étonnant au milieu des plus âpres mêlées. Il est vigoureux et le fait voir; mais il n'est pas méchant, puisque ses adversaires redoutent plus son calme que l'emballement de beaucoup d'autres.

LES SKI

Le ski est un moyen de locomotion que les Norvégiens ont élevé à la dignité d'un sport. Comment les Alpinistes l'ont adapté à leur usage. Différentes méthodes d'emploi. La montagne désormais est accessible en hiver.



La manière d'attacher les skis.

La première condition que doit remplir le mode d'attache, c'est la simplicité, car le froid est vif en haute montagne, et l'on doit souvent faire appel à un camarade.

RIEN n'est plus déconcertant, à première vue, qu'un ski. On se demande à quoi peut servir le long et mince patin de bois verni si encombrant et si lourd à côté des petits outils solides et légers qui constituent l'équipement de l'alpiniste. Il sert à circuler sur les plaines de neige molle et à gravir les pentes escarpées des montagnes. C'est dire qu'il est à la fois un merveilleux moyen de locomotion dans les régions septentrionales et un sport passionnant propre à prolonger durant la mauvaise saison la pratique de l'alpinisme.

Ski de plaine et ski de montagne Le ski finlandais représenté par les types classiques de Haapave, de Tornea et de Kajana est beaucoup trop léger, trop élastique et surtout trop long pour être utilisé en



La marche avec les skis.

La marche en terrain plat est facile, à condition de tenir les pieds rigoureusement parallèles. On avance ainsi sans peine, à raison de 12 kilomètres à l'heure.



Le graissage des skis.

La neige molle qui s'amonce sous le ski l'alourdit considérablement. Il est utile de prévenir cet inconvénient en graissant la semelle avec de la cire ou de la paraffine.

montagne. Les montagnards ont adopté le ski norvégien de Télémark, plus lourd, plus rigide et plus court. Construit en bois de frêne sans nœud, raboté de l'avant à l'arrière pour assurer le maximum de glissement, il mesure 2 m. 20 au lieu de 3 mètres. Le ski normal est une lamelle de bois flexible, large de 8 centimètres à son extrémité postérieure, de 7 centimètres en son milieu et de 9 centimètres à l'avant où elle s'amincit et se relève en une pointe destinée à labourer la neige. L'épaisseur est de 1 centimètre à l'arrière et à l'avant, de 3 centimètres au milieu. Vu de plan, le ski présente une courbure médiane de 2 centimètres, destinée à le faire reposer à plat et à répartir également sur toute la surface le poids du skieur.

Le pied est, au milieu du ski par une attache qui doit pour répondre aux conditions exigées, être à la fois solide, commode, simple, réparable sur place, et légère. Le point important est d'assurer la liberté du talon et d'empêcher les mouvements latéraux qui fausseraient la direction.



La façon de s'arrêter en ski.

Quand la pente n'est pas trop forte, on peut s'arrêter net en se servant du bâton comme d'un frein. La rondelle d'osier dont il est muni l'empêche de s'enfoncer dans la neige.

d'un anneau en osier tressé, fixé à 20 centimètres au-dessus de la pointe. Le double bâton est également très recommandable. Il habitue le skieur à une marche symétrique et à une tenue correcte. Pour la haute montagne, où l'on est exposé à retirer constamment ses skis pour gravir des escarpements rocheux ou des pentes neigeuses dépassant 50°, l'alpiniste restera fidèle au piolet dont il garnira l'acier



Le deuxième temps du demi-tour.

Le demi-tour sur place ne s'exécute ainsi qu'en terrain plat. Il nécessite une grande souplesse.

par une garniture en cuir destinée à protéger ses mains contre le froid.

Comment on monte A première vue, le ski semble un instrument uniquement propre à la descente, et la montée paraît une opération difficile, sinon impossible. Elle dépend de l'inclinaison et de l'état de la neige. Pour gravir directement il faut tenir le corps le plus droit possible, faire des petits pas, soulever le ski porté en avant et frapper rudement le sol pour y creuser une encoche protectrice, un cran d'arrêt. Les bâtons sont

tenté de se cramponner désespérément à lui dès que l'allure s'accélère. Livré à lui-même, il deviendra rapidement maître de ses mouvements. Il se tiendra bien droit, un pied à 20 centimètres en avant de l'autre, les skis parallèles, les genoux légèrement infléchis, le poids du corps portant tout entier sur la jambe postérieure. Si la pente s'arrête brusquement pour remonter ensuite, il évitera de tomber sur le nez en faisant quelques pas rapides.

Comment on s'arrête Le skieur doit être évidemment capable de s'arrêter net, surtout en haute montagne, où surgissent à chaque instant des obstacles imprévus. Le moyen le plus simple, mais le moins sportif, consiste à se laisser choir de côté avant de commencer le fatal emballage. Un autre moyen, préconisé par M. Paulcke et combattu par le Dr Payot comme dangereux, consiste à écarter brusquement les talons, de façon à rapprocher les pointes des skis, sans qu'elles se touchent. On peut également freiner en obliquant un seul ski et en maintenant le poids du corps sur l'autre. On emploie ce mode de freinage en chasse-neige sur les pentes rapides et douteuses.

qu'on descend par une série de lacets et de demi-tours exécutés lentement en décrivant chaque fois une légère courbe du côté montant.

Mais le virage idéal, le seul qui par sa précision, sa justesse, son élégance, constitue le fin du fin de cet art difficile, c'est l'arrêt de Télémark et son opposé l'arrêt de Christiania. Ils comportent deux mouvements bien différents et qu'il faut exécuter en même temps : se jeter brusquement de côté et amener les skis en travers de la pente pour former un angle droit avec la direction primitive. Dans le Télémark, c'est le ski extérieur qui supporte le poids du corps et exécute le mouvement; dans le Christiania c'est le ski intérieur.

Comment on saute Le saut, à lui seul, est un sport à part, que l'alpiniste ne saurait régulièrement pratiquer en montagne, et qui possède ses spécialistes. Il nécessite l'établissement d'un tremplin de neige terminé par une paroi verticale. Ce tremplin est long de 5 à 7 mètres et se raccorde graduellement avec la pente supérieure. Quant à la pente inférieure où le sauteur doit se recevoir, elle est sensiblement plus forte et se prolonge de 10 à 15 mètres avant de s'aplanir. Les pistes les plus célèbres sont celles de Solberg, Kouneruakal, Holmenkollen (Norvège) et de Jagermatten dans la Forêt-Noire. Le record de la longueur appartient à Nils Csjevang, par 41 mètres! A sa base, la piste se termine en triangle pour que les sauteurs puissent évoluer facilement avant de s'arrêter par un Télémark. Les skis de saut seront particulièrement lourds et rigides, pourvus d'une attache qui permette de re-

Le premier temps du demi-tour.

Le demi-tour doit être effectué avec précision, en décomposant les mouvements. C'est un bon exercice d'entraînement, qui facilite la pratique du ski.

utiles pendant cette manœuvre qui épuise les débutants par la perpétuelle tension nerveuse dont elle s'accompagne. On a imaginé divers systèmes de freinage, notamment les crampons de Paulcke qui se fixent sur le ski, à l'avant et à l'arrière du pied par une vis à tête plate avec ailettes. Le trein le plus pratique, le plus léger consiste dans une garniture mobile en peau de phoque, attachée au moyen de courroies sous le ski, dans le sens du poil, de telle sorte que, en cas de glissement, il se rebrousse. Elle pèse 500 grammes et se démonte facilement.

Si la pente paraît trop forte pour être attaquée directement, on la gravit en escalier, obliquement, en maintenant les skis légèrement déversés du côté montant et mordant à fond la neige par leurs arêtes. Dans les cheminées étroites, on est souvent réduit à monter « en arête de poisson », c'est-à-dire les pieds écartés, en forme de V.

Comment on descend La descente, terreur du débutant, est le triomphe du skieur émérite. C'est dans ces glissades vertigineuses qu'il déploie ses qualités d'adresse, de bravoure et de courage, sachant toujours, en cas de chute, tomber avec à propos sur la neige d'ailleurs molle. Pratiqués sur des pentes qui n'aboutissent pas à un à-pic, ces exercices sont plus impressionnants en apparence que dangereux en réalité. Le débutant devra, autant que possible, renoncer au bâton, pour n'être pas



L'alpiniste attache ses skis en cours de route.

En dehors du ski, l'alpiniste se sert aussi de raquettes, qui sont plutôt un mode de locomotion qu'un instrument de sport. Elles s'attachent facilement et empêchent d'enfoncer dans la neige.

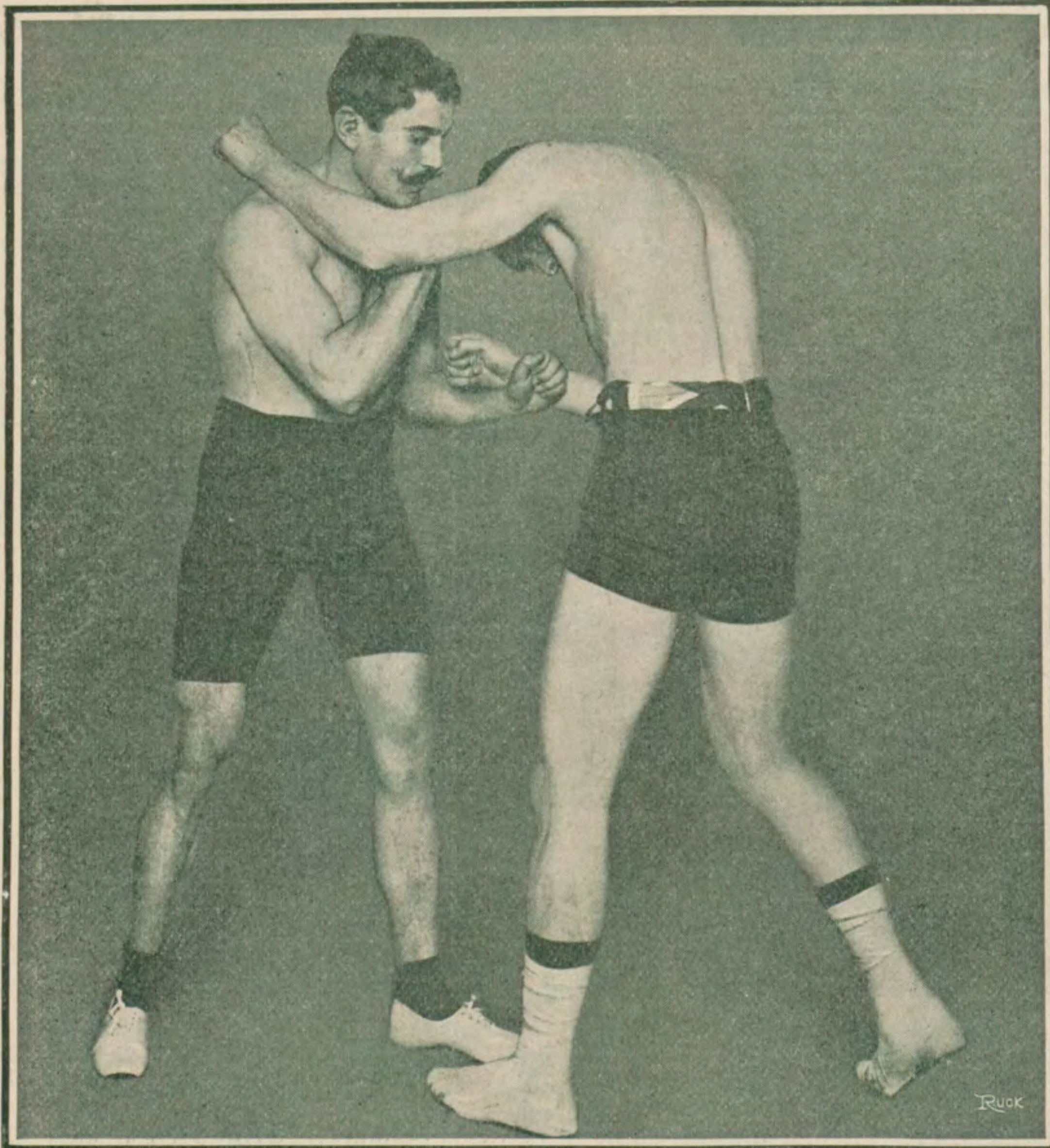
tirer le pied à l'occasion, et enduits de paraffine.

Le skieur se met en train lentement, les bras au corps, se dirigeant vers le milieu de l'arête; à mesure que le mouvement s'accélère, il se penche en avant, soulève les talons et ploie les genoux. Dès que le saut est commencé, les jambes se tendent brusquement, de façon à quitter le tremplin tout droit. Les skis doivent être maintenus parallèles et se touchant. Au contact du sol, les genoux se ploient de nouveau pour amortir le choc un des pieds est porté en avant pour maintenir l'équilibre, les bras servant de balancier. Enfin le skieur reprend la position normale et s'arrête le plus tôt possible par un Télémark.

Le saut est un excellent exercice qui exige de la souplesse, de la décision et du sang-froid. Il constitue le summum de l'art et peut être considéré comme le sport national scandinave. En montagne l'emploi du ski tend, en se généralisant de plus en plus, à rendre de grands services aux alpinistes prudents et déjà entraînés. A Chamonix, il compte un fervent apôtre dans la personne de M. le Dr Payot, dont les ascensions d'hiver ne se comptent plus. A Pau, quelques pyrénéistes fervents suivent l'exemple de MM. Falisse et Sallenave, et la montagne bientôt ne connaîtra plus de morte-saison. Quant aux indigènes des hautes vallées ils auront intérêt à utiliser ce merveilleux instrument destiné à faciliter et à accélérer les moyens de communication.

HENRY SPONT.

LE MATCH GAUCHER - WILLIAMS



Gaucher, champion de France amateur, et Williams, se sont rencontrés le 12 décembre. Après quatre secondes Gaucher a été déclaré vainqueur.

Au premier round, les deux hommes bondissent et se jettent immédiatement l'un sur l'autre. Williams rentre immédiatement et, coup sur coup, porte deux swings en pleine figure de Gaucher, qui encaisse stoïquement, rompt d'un pas et riposte avec précision. L'Anglais charge sans discontinuer et les corps à corps se succèdent. A chaque dégagé, Gaucher accompagne Williams d'un swing, qui l'atteint soit à la tête, soit au côté, soit même en plein dos. L'avantage est au Français.

Durant le deuxième round, Williams, qui paraît résolu à en finir vite, bondit littéralement sur le champion amateur et réussit un doublé au flanc et à la figure. Puis, il rentre des deux poings et manque une succession de coups à la tête, que Gaucher esquive adroitement. Vers la fin, Gaucher attaque à son tour et met l'Anglais dans les cordes. Le jeu est égal de part et d'autre.

Troisième round : d'entrée, Williams frappe du gauche son adversaire en pleine figure et a les honneurs du sang. Il en profite pour harceler Gaucher, que ce coup semble avoir ébranlé. Williams attaque tout le temps et réussit de jolis coups au flanc. Gaucher pare par le corps à corps et à certainement une défaillance. Le champion anglais termine cette reprise à son avantage.

Dernier round : Marc Gaucher est debout avant son rival et le reçoit par un doublé à la figure. Il a repris son calme et, méthodiquement, reçoit Williams, qui l'attaque par des directs très réussis. Dix ou onze fois de suite, l'Anglais qui se jette éperdument sur son adversaire, est arrêté de la même façon et, tout-à-coup, sa fougue tombe, il attaque toujours, mais il chancelle et n'assure plus ses coups. Gaucher, de plus en plus froid, porte cross sur cross au menton de Williams, qui saigne à son tour de la bouche. Gaucher se prodigue et, au moment où la fin de la reprise est sonnée, domine nettement son adversaire.

L'arbitre donne la victoire à Marc Gaucher.

Il a été quelque peu polémique sur cette rencontre de boxe dans un music-hall. Voici ce qu'en pense notre collaborateur Victor Breyer, comme pratiquant et fervent du « Noble Art » :

Jusqu'ici, on est parvenu à conserver à la boxe, en France, son caractère de sport pur, dégagé sinon de toute combinaison financière, du moins de toute compromission avec les sports dans lesquels l'acrobatie et les exhibitions de music-hall tiennent une place par trop importante. Il y a — chacun en conviendra — plusieurs « classes » à ce point de vue entre la boxe et la lutte, par exemple.

Le Trousseau de voyage d'un Cheval de course

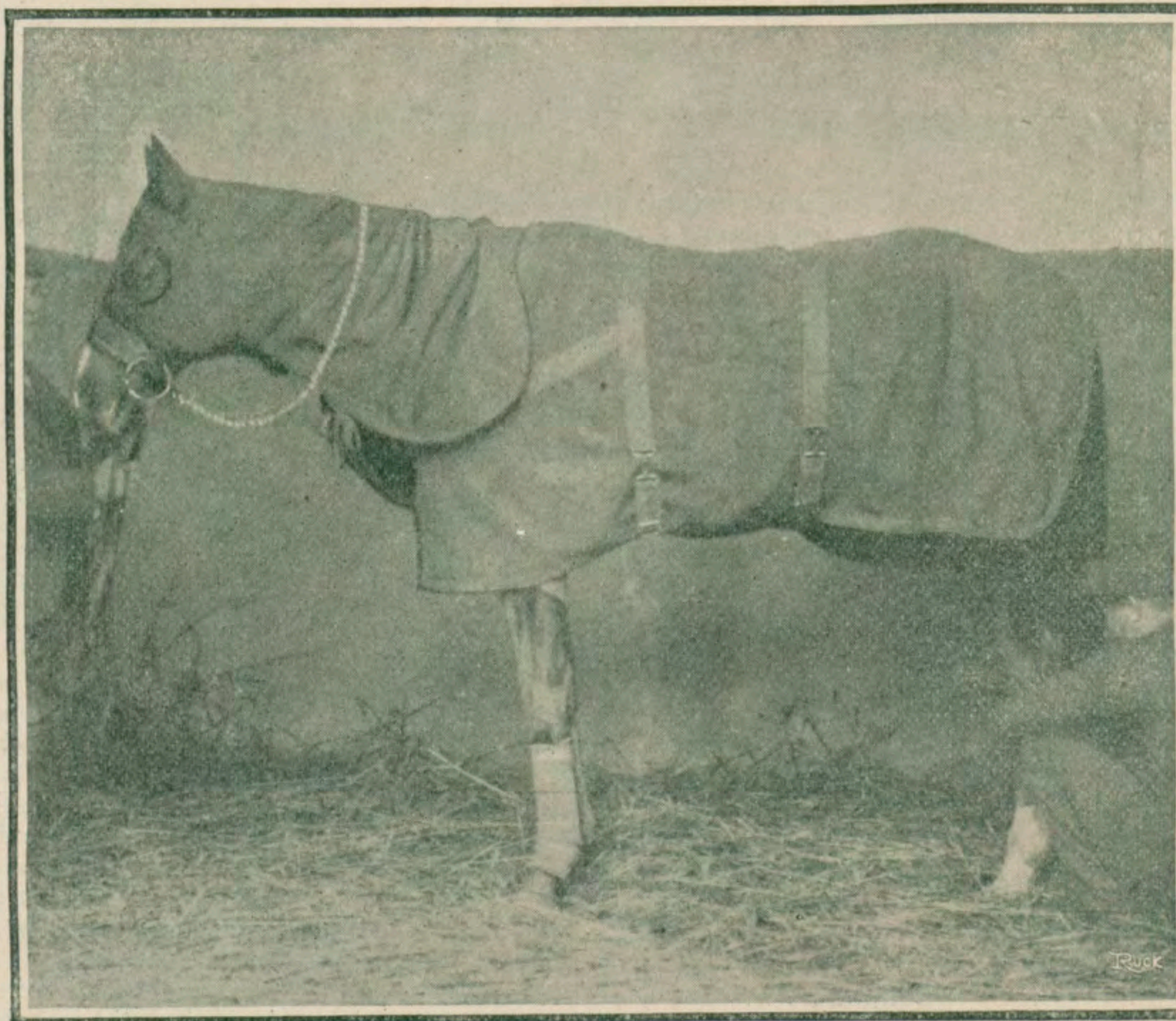
Avant le départ pour le Meeting du Midi Les tailleurs pour chevaux de course — Ce que coûte un trousseau Une dépense qui compte.

CERTES, dans nos écuries de courses, le luxe règne en maître, et l'on pourrait dire qu'un cheval de courses qui n'a pas son trousseau complet et sortant de chez le bon faiseur est indigne de se présenter aux élégantes réunions du Bois ou d'Auteuil, de Maisons ou d'Enghien, et qu'il fait l'effet d'un ténor de province chantant dans un gala avec des cripeaux fanés.

Voici la saison des départs vers la Côte d'Azur, et nos chevaux de pur sang ont un trousseau de voyage très complet.

L'autre matin, en compagnie d'un de nos fidèles photographes, nous assistions au départ de quelques-uns des futurs concurrents du Meeting du Midi, appartenant à l'écurie de l'entraîneur Lucien Robert. Peut-être bien que les chevaux de M. Lieux n'ont pas un pareil trousseau.

Pour voyager en chemin



La toilette finale.

Le cheval est couvert de ses couvertures et de son camail; on lui met ses flanelles.

de fer, dans les wagons-écuries ou plutôt wagons-boxes capitonnés, le cheval de course a une couverture sanglée, puis une deuxième couverture par-dessus fixée au moyen d'un surfaix; il est en outre garni d'un camail et d'un bridon, sans compter les flanelles aux quatre membres.

Nos modernes chevaux de courses ont leurs tailleurs en renom, tout comme les « toutous » à la mode; ils ont aussi leurs masseurs, leurs dentistes et certains mêmes leurs bottiers. N'a-t-on pas vu un jour de grande pluie au Bois, les chevaux appartenant à une écurie très parisienne faire leur entrée au pesage couverts de vastes caoutchoucs et les pieds chaussés de bottes pour garantir leurs délicats sabots de la boue.

La tenue de voyage d'un cheval de course est d'un prix assez élevé; pour en donner une idée approximative, voici les prix

de fabrique :

Le licol à trois alliances est du prix de.....	Fr. 8 50
La chaîne, suivant la longueur, varie de 1 fr. 25 à ...	2 50
La couverture couil.....	8 »
La couverture de dessous, molleton crottin.....	14 »
La couverture de dessus, molleton crottin, brodée à la française.....	20 »
Les carrés pour surfaix varient, selon les galons et le tissu, de.....	3 fr. à 8 »
Le surfaix en laine à couverture, avec deux contresan-	

glons.....	8 »
Le camail ourlé, oreilles tournées, petits galons aux yeux.....	12 »
Le camail galonné, en molleton renforcé.....	18 50

Ce sont des prix de fabrique : mais allez chez un sellier à la mode : Vous n'aurez pas une couverture à moins de cent francs, pour peu qu'elle ait un peu d'élégance ; pour un camail, il faut mettre de 40 à 50 francs. Si maintenant vous voulez une couverture en drap doublé, cela dépasse 200 francs. Tout récemment, j'ai pu voir chez un de nos grands selliers parisiens, douze couvertures pour les



Le chargement de la voiture.

Nos chevaux de course voyagent avec leur avoine, leur paille, leur foin et tous leurs instruments de pansage.



Le cheval habillé et prêt à partir.

Il est particulièrement utile de bien couvrir le cheval qui, au cours des voyages d'hiver, est soumis à de fréquents changements de température.

chevaux d'une écurie qui vont courir à Nice; le prix de chacune de ces couvertures était de 240 francs ! Quant aux caoutchoucs pour chevaux, leur prix dépasse 250 francs.

Ces diverses parties du trousseau du cheval de course ne forment que l'habillement d'intérieur ou de voyage. Je laisse de côté la tenue de travail du matin, la tenue d'exercice ou d'instruction. La tenue de sortie, — tenue n° 1, pour employer une expression militaire — comporte la selle et les accessoires et la bride. Vous n'aurez pas une bonne selle de course à moins de 100 francs, car c'est un travail de précision que de faire une selle de course, puisqu'il faut qu'elle soit extrêmement légère tout en restant solide. Le poids d'une selle de course est de 700 grammes à 1 k. 300, et pour que l'ouvrier qui la construit arrive à cette légèreté, il faut peser la selle à tous les degrés de sa fabrication.

Le surfaix de course vaut fr.	12 »
Une paire de sangles.....	12 »
Une paire d'étriers.....	14 »
Une paire d'étrivières.....	12 »
Un bridon en cuir fin.....	15 »
Un mors de course, en acier poli fin.....	10 »
Un tapis de course en feutre fin encadré de cuir noisette et piqué de soie.....	35 »

Soit avec la selle..... 210 »
L'habillement d'un cheval de course est, on le voit, une dépense qui compte dans le budget d'une écurie.

FRANC PICARD.



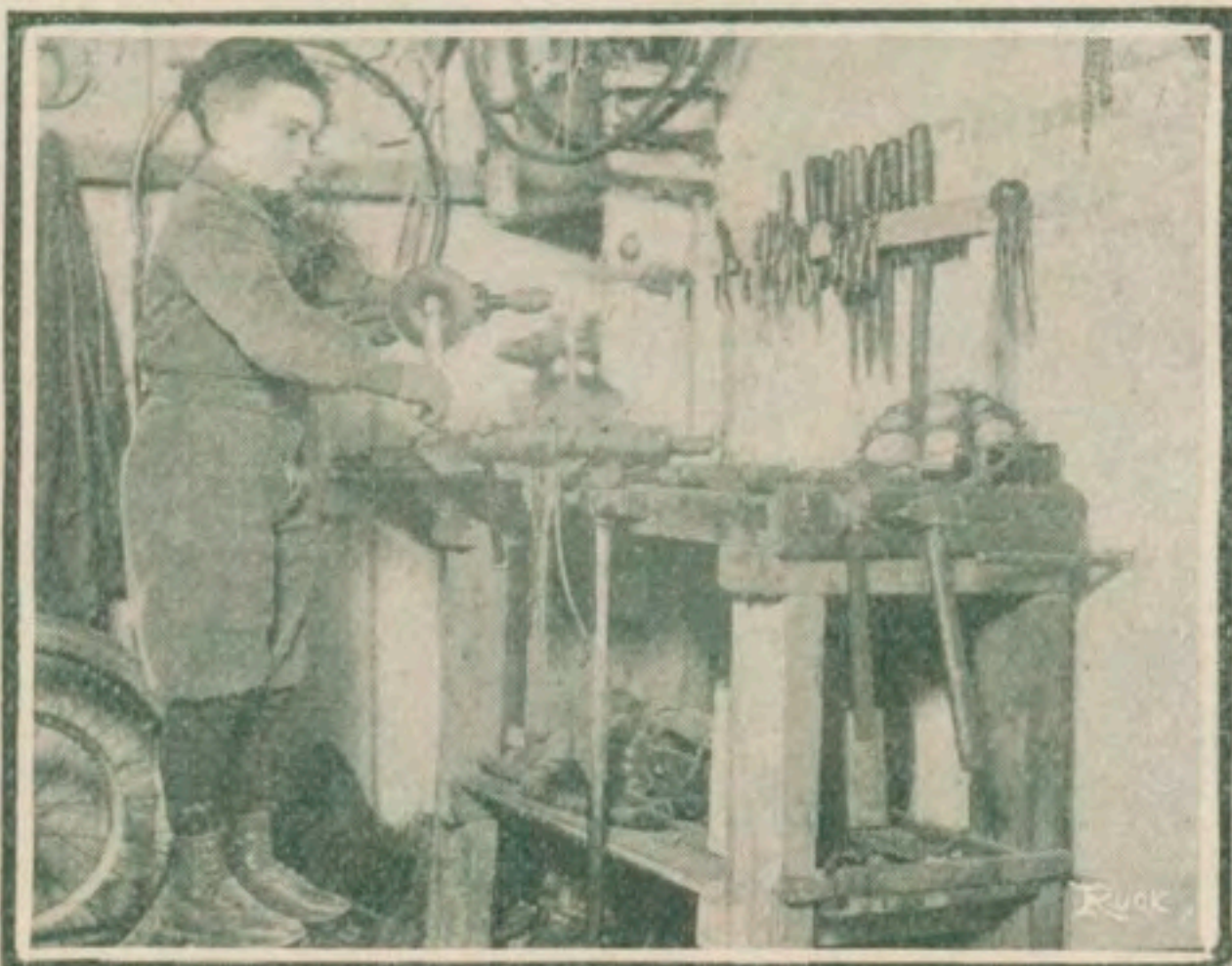
En route pour la gare.

La voiture chargée de fourrage de route et des instruments de pansage quitte l'écurie d'entraînement; un modeste compagnon de box mène à la gare les provisions et les accessoires de toilette.

GRAND PRIX DES MINIMES



Dimanche dernier avait lieu une très amusante course cycliste d'enfants (1.000 mètres). La victoire est revenue à Jean Lepoutre (6 ans 8 mois), second : Georges Châtelain.



Le jeune Fossier travaillant dans l'atelier de son père. Le jeune Fossier au dernier moment n'a pu prendre part au Grand prix des Minimes.



Le Prix Huret (15 kilom. avec entraîneurs à grosses motos sans coupe-vent) a été gagné par Darragon devant Contenet et Bruni.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

COURSE A PIED

Dimanche 17 décembre

Challenge de la Néeire : 1. Ragueneau (S. A. M.); 2. Bouchard (S. A. M.); 3. Cousin (S. F.); 4. Dufeu (S. F.). Classement par équipes : S. A. Montrouge, 3 points; 2. Stade Français, 7 points; 3. Métropolitain Club, 11 points.

Lundi 25 décembre.

Lille. — Henri Prévôt bat le Record français de l'heure 18 kil. 284 (ancien record, Ragueneau, 18 kil. 67 m.).

Bordeaux. — Cros-country : 1. Ragueneau (S. A. M.); 2. Bouchard (S. A. M.); 3. Thomas (S. A. M.); 4. Rax (S. F.); 5. Bouva (Bordeaux); 6. Wattremez (S. F.); 7. Lefol (S. F.); 8. Lutz (S. F.). Classement par équipes : 1. S. A. Montrouge; 2. Stade Français.

CYCLISME

Dimanche 17 décembre.

Prix Bivieroe (1 heure) : 1. Darragon 78 kil. 553. 2. Contenet. 3. Nat Butler.

Dimanche 24 décembre.

Prix Huret (15 kil., avec entraîneurs, par poule). 1^{re} manche : 1. Bruni, en 11 m. 56 s. 3/5; 2. Lorgeou, 3. Contenet.

2^e manche. 1. Darragon en 11 m. 51 s. 4/5; 2. Contenet, 3. Lorgeou.

3^e manche : 1. Darragon en 11 m. 42 s.; 2. Contenet, 3. Bruni.

Lundi 25 décembre.

Prix Huret : (15 kil. avec entraîneurs, par poule). 4^e manche : 1. Darragon, 11 m. 45 s. 2/5; 2. Lorgeou, 3. Bruni.

Classement final : 1. Darragon, 2. Bruni et Lorgeou, 4. Contenet.

FOOTBALL ASSOCIATION

Dimanche 17 décembre.

Championnat de Paris. — Gallia Club bat U. S. Parisienne 2 à 1; A. C. de France bat S. A. Montrouge 9 à 1; A. S. Français bat Red Star, 3 à 0; C. A. Français bat Standard A. C. 1 à 0; C. A. XIV^e arrondissement bat Club Français, 2 à 1; C. A. de Paris bat United S. C. 3 à 1.

Dimanche 24 décembre.

Matchs internationaux : Léopold Club de Bruxelles bat Standard A. C., 5 à 2. Football Club de Genève bat Stade Français, 4 à 0.

Lundi 25 décembre.

Match international. — Genève. Servette Football Club bat Gallia Club, 7 à 1; La Haye-Haagsche Vaetball Vereenigen (de la Haye) bat Cercle Athlétique de Paris, 7 à 1.

FOOTBALL RUGBY

Dimanche 17 décembre

Championnat de Paris. — Stade Français bat Racing Club de France, 6 à 3.

Dimanche 24 décembre

Championnat de Paris. — Stade Français bat Sporting Club Universitaire, 8 à 0.

Bordeaux : Football Club de Lyon bat Stade Bordelais, 4 à 3.

HIPPISME

Dimanche 17 décembre.

Pau. — Prix de Morlaas (Steeple) : 1. Samara (H. Mitchell), à Mme W. Heslop; 2. Hop (Kallye); 3. Valhalla (Denis).

Jeu 21 décembre.

Pau. — Prix du Commerce (haies) : 1. Satanella (Denis), à M. R. de Monbel; 2. Villageois (Gilaizeau); 3. Jue (L. Bariller).

Dimanche 24 décembre.

Pau. — Prix de Bayonne (Steeple) : 1. Rosny (St-Léger), à M. de Gaullier; 2. Valhalla (Denis); 3. Hop (Boirie).

LE MATCH STADE-RACING



Très intéressante partie entre le Stade et le Racing, dimanche 17 décembre. Il s'agissait du championnat de Paris entre équipes premières. Le match avait lieu à la Faisanderie.



Le Stade bat le Racing par 6 points (2 essais, Vareilles, Jérôme), à 3 (un essai Lane.)



Le match Stade-Racing a été très agréable à regarder, on y a fait du beau jeu, du jeu ouvert, tout-à-fait gallois, du moins par l'intention.

Opinions sur la roue libre.

Nous donnions, dans notre dernier numéro, une lettre de M. L. David en réponse à notre question : Quelle est la meilleure position à bicyclette? Dans une autre partie de sa lettre, que nous publions ci-dessous, M. L. David nous fait connaître son opinion sur la roue libre.

En ce qui concerne la roue libre, j'aime mieux vous dire tout de suite que je n'en suis pas partisan, du moins pour les longues excursions ou promenades à allure assez soutenue.

Voici les inconvénients que j'ai pu y constater : Supposons d'abord une machine ordinaire et supposons aussi que, durant notre course, nous cessions tout effort des jambes; évidemment, les jambes, continuent à tourner sans qu'aucun effort musculaire intervienne, l'élan acquis seul suffit à maintenir et à prolonger ce mouvement.

Au contraire, s'il y a une roue libre, bien que nous n'agissions plus sur la roue motrice, le fait de conserver aux jambes leur mouvement demande un certain effort.

Or, pourquoi n'en serait-il pas de même pendant

Correspondance

que nous imprimons à la machine son élan et pendant toute la durée de notre promenade?

Cette petite somme de travail qui consiste à remonter le poids de la jambe qui dans sa demi-course ascendante est inutilisée, où devons-nous le chercher? Ce ne sera pas comme pour la machine ordinaire, dans la force de l'élan acquis, ce sera dans le travail que fournit l'autre jambe, c'est-à-dire qu'au moment où l'une des jambes actionne la machine, non seulement elle aura ce travail, mais encore un autre, qui ne sera d'ailleurs que du supplément inutile, c'est-à-dire : fournir à chaque tour de pédale le travail nécessaire à élever de 40 centimètres environ tout le poids d'une jambe. C'est à vrai dire, un travail si minime que sur une petite distance il est insensible pour le cycliste; mais il n'est pas moins vrai que sur une très longue distance,

ce travail a contribué pour une bonne part à la fatigue qu'éprouve le cycliste.

L. DAVID.

Les deux poignées du guidon à peu près à hauteur de la selle.

Après avoir fait de la bicyclette pendant plusieurs années, j'ai trouvé que la meilleure position était la suivante : Les deux poignées du guidon doivent remonter de dix centimètres au-dessus de la selle. La selle doit être placée de manière que lorsque la pédale arrive à fond de course, le jarret soit complètement tendu et rapproché du guidon de manière que les coudes soient légèrement pliés.

Quant à la roue libre, elle est très utile, et dans les longues côtes, il suffit de donner de temps en temps un coup de pédale pour éviter toute indisposition.

Votre tout dévoué,
JULES TESCH.

UN CONCOURS DE VOITURES DE VILLE

Parties des Serres de la Ville de Paris, les voitures concurrentes ont couvert 100 kilomètres dans Paris. Les agents chauffeurs remplissent le rôle de contrôleurs.

PAR une nuit noire, — il était 6 heures et demie du matin et nous étions le 22 décembre, — 27 voitures partaient des Serres de la Ville de Paris. Il y avait là des coupés, des landaulets, des limousines; les unes haletaient du souffle de leurs quatre-cylindres, les autres filaient dans le ronronnement de leurs dynamos. Sur le siège de chacune, à côté du conducteur, était assis un agent qu'à sa casquette plate on reconnaissait pour appartenir au service des agents chauffeurs. Il ne s'agissait pas, comme la présence des subordonnés de M. Lépine aurait pu le faire croire, d'une série de chauffeurs pris en flagrant délit de contravention et conduits en fourrière. Non, les agents jouaient là le rôle beaucoup plus pacifique de contrôleurs.

Par une ironie curieuse, ils allaient surveiller, dans leur randonnée de 100 kilomètres à travers Paris, les concurrents du Concours de Ville organisé, à l'occasion du Salon de l'Automobile, par l'Automobile-Club de France. Sous leur égide, ceux-ci allaient pouvoir se livrer à tous les excès de vitesse, et il est de fait que leur présence sur le siège contribua fort à laisser le chemin libre devant eux. Le temps était humide et noir, le pavé gras à souhait pour les dérapages; l'itinéraire empruntait les voies les plus mal pavées, les boulevards les plus encombrés, les rues les plus escarpées. Il fallait deux fois escalader la Butte sacrée et contourner deux fois le Sacré-Cœur, en défilant dans les deux sens, devant le drapeau tricolore du contrôleur installé sur la place Saint-Pierre.

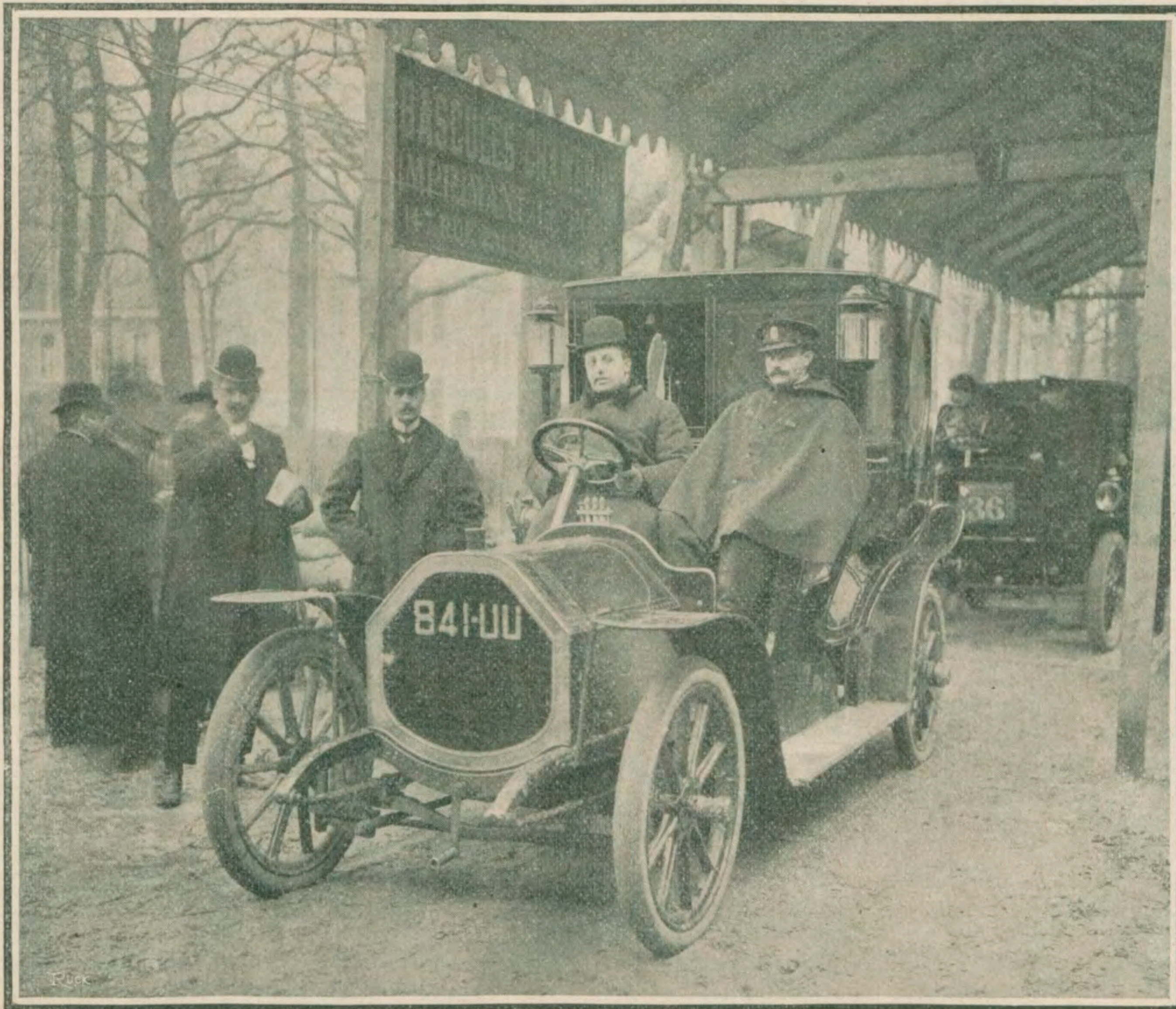
Malgré toutes les difficultés du parcours, il n'y eut que peu de défections en cours de route. Tous les concurrents, sauf trois, terminèrent le parcours, le premier ayant couvert les 100 kilomètres en 3 h. 39 m. Le contrôle était terminé à 2 heures, et à midi tous les concurrents étaient rentrés.

Ce concours serait la démonstration, si elle avait besoin d'être faite encore, que l'automobile est capable d'un service très dur dans Paris, par tous les temps. Un coupé attelé n'aurait certes pas fourni dans le même temps un même trajet et le petit nombre des éliminés montra que les chances de panne ne devaient plus entrer en ligne de compte. Certains commissaires



La montée de la rue Saint-Eleuthère au pied du Sacré-Cœur. A côté du conducteur, l'agent contrôleur.

ont trouvé qu'on avait trop demandé à la vitesse. Mais une voiture de maître bien attelée fait certainement du 20 à l'heure. On admettra bien qu'il ne vaudrait pas la peine d'avoir une automobile pour se faire dépasser par les chevaux.



L'arrivée de la voiture de ville 12-15 chevaux Ariès.

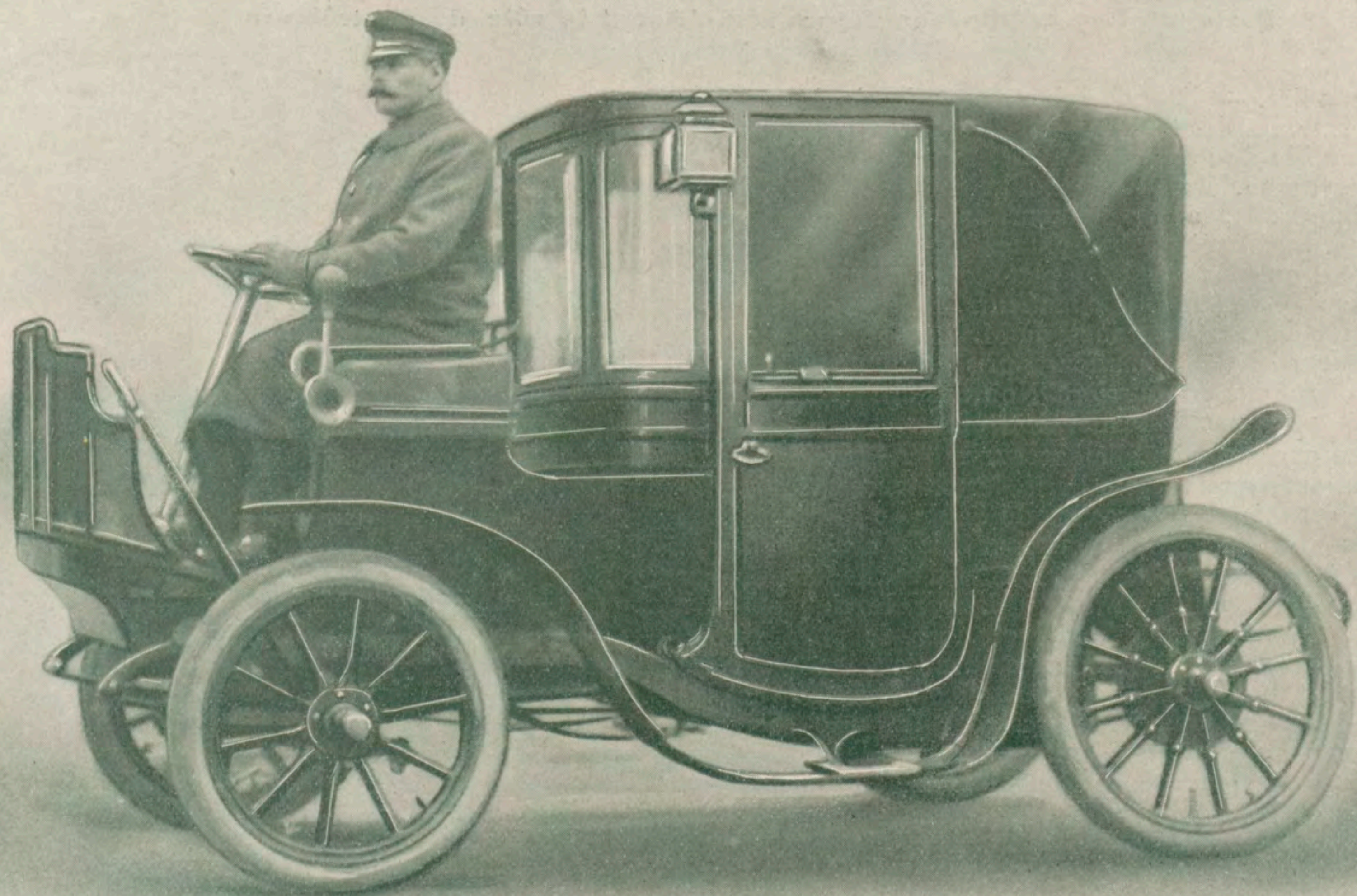
La Voiture Ariès. La Voiture Ariès a remporté la grande médaille d'or de l'A. C. F. avec la première et la troisième places du classement général. Les 100 kilomètres du parcours à travers Paris, qui passent par la rue Lepic et la rue Saint-Eleuthère, dont les pentes varient entre 12 et 15 0/0, ont été couverts en 3 h. 53 m., avec la très minime consommation de 13 litres d'essence.

C'est là un très joli succès pour la marque Ariès, qui vient confirmer les brillants résultats obtenus dans les grands concours de tourisme de l'année. Au concours de l'A. C. de Touraine, la 30 HP Ariès remportait la première place du classement général.

Elle répétait ce joli succès dans le concours de l'A. C. de l'Oise, en gagnant la Coupe de Compiègne.

Enfin, lundi, les deux voitures Ariès engagées se classaient première et troisième.

Ces trois grandes victoires consécutives confirment d'une façon indiscutable l'excellence de sa construction et la place définitivement au rang de nos premières grandes marques. Nous connaissons trop le sérieux des usiniers de Villeneuve-la-Garenne pour nous étendre en éloges et en qualificatifs superflus, les résultats obtenus par leurs voitures parlent suffisamment d'eux-mêmes pour qu'il nous soit utile d'insister.



La voiture électrique Védrine, première du Classement général (pneumatiques Continental).

La Voiture Védrine.

Voici la première victoire officielle de la voiture Védrine. Déjà, l'an dernier, elle nous avait fait assister à des raids audacieux entre Paris et Trouville, dans lesquels elle avait battu tous les records de distance, laissant loin derrière elle les temps de ses adversaires. Mais c'est la première fois qu'elle prenait part à un concours officiel de l'A. C. F. Elle avait affaire à des rivaux dangereux, vieux retors des concours. Avec une seule voiture, Védrine s'est classé premier. C'est un succès dont doivent être fiers le jeune constructeur Védrine et son ingénieur Bary, qui n'a pas hésité à rompre en visière avec toutes les idées adoptées par ses prédécesseurs dans la locomotion électrique. Il n'hésita pas, en effet, à adopter le moteur unique et à supprimer le combiné, supprimant en même temps l'organe le plus délicat de la voiture, la source la plus fréquente de pannes et d'ennuis de toutes sortes pour le conducteur.

Toutes les voitures électriques construites jusqu'à ce jour avaient le défaut commun, pour obtenir les différentes vitesses, de procéder par couplages, soit de la batterie d'accumulateurs subdivisée en plusieurs groupes, soit des moteurs, soit enfin des induits d'un même moteur. Tous ces procédés offrent le même inconvénient; les étincelles qui se produisent à chaque passage d'une touche à une autre risquent de brûler les balais et les touches elles-mêmes et les résultats deviennent de plus en plus mauvais.

La voiture Védrine, au contraire, ne comporte qu'un moteur engrenant directement avec le différentiel placé sur l'axe arrière. On obtient donc ainsi une prise directe permanente. Les diverses vitesses sont obtenues par variation du champ magnétique qui permet de faire tourner le moteur à des vitesses variant entre 500 et 1.600 tours. Cette variation s'obtient en tournant une manette placée sur le volant, absolument comme si l'on voulait ouvrir les gaz dans une voiture à essence. Cette disposition permet de freiner avec le moteur lui-même; il suffit d'imprimer au moteur une vitesse moindre que celle que lui imprimerait l'allure de la voiture. On obtient ainsi un freinage progressif, très doux et très régulier qui permet, le plus souvent, de ne pas avoir recours aux freins mécaniques. Il est donc impossible de trouver une voiture

plus souple et plus maniable que la nouvelle voiture Védrine. Il est impossible en même temps d'en imaginer une plus simple et où les organes sont le plus harmonieusement groupés.

En avant, les organes de conduite; sous le siège du conducteur, les accumulateurs; en arrière, le bloc moteur-différentiel. Les caisses d'accumulateurs sont excessivement abordables et peuvent être facilement surveillées; le bloc moteur-différentiel est porté par l'essieu d'arrière et suspendu avec lui. Il est complètement enfermé dans un carter métallique robuste qui le tient à l'abri des poussières et de l'humidité.

La commande de la voiture est de même d'une simplicité extrême :

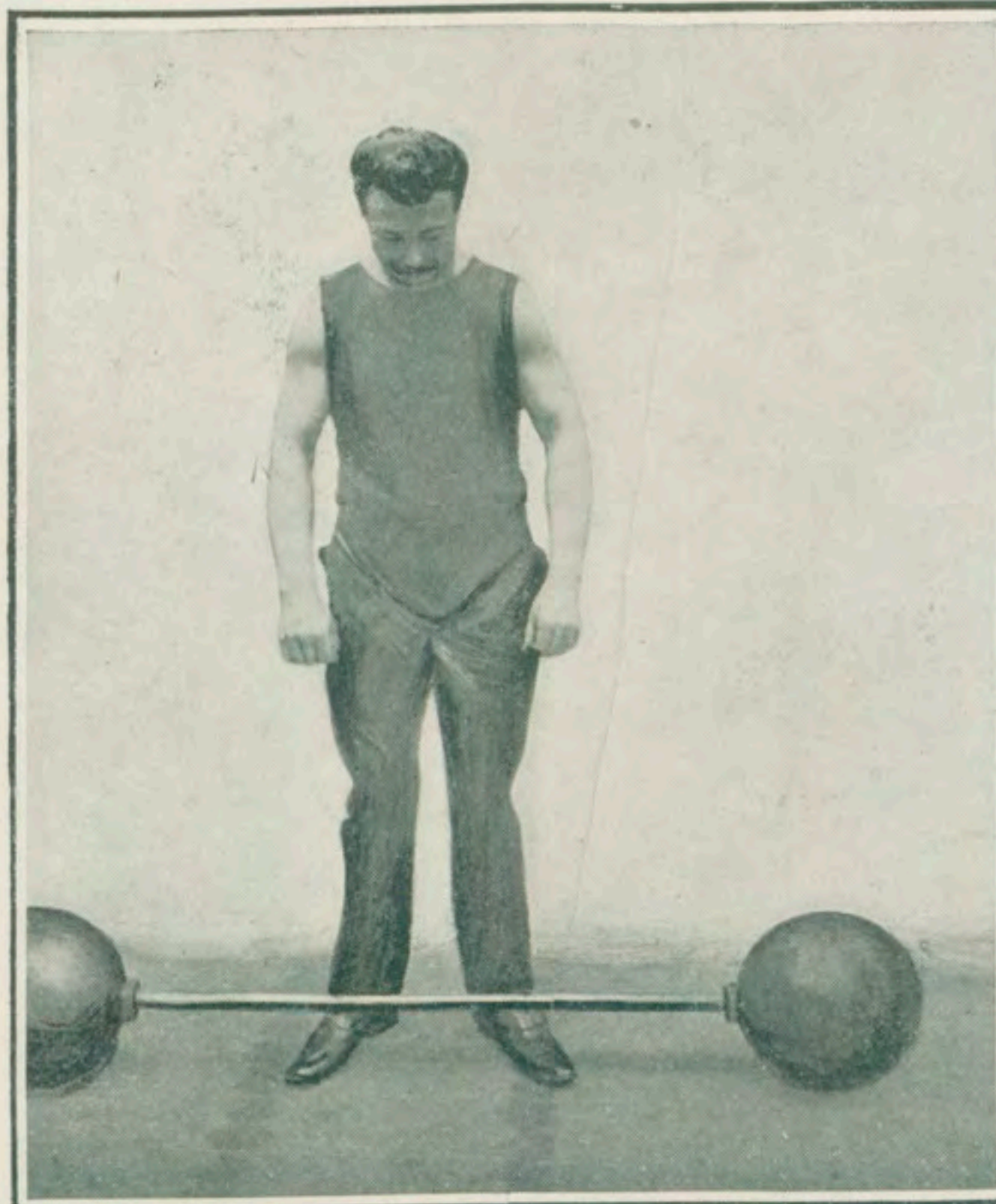
- 1° Une pédale de mise en marche avant progressive permettant des démarrages d'une douceur extrême;
- 2° Une pédale de mise en marche arrière qui agit au moyen d'un inverseur. Ces deux pédales sont manœuvrées avec le pied droit.
- 3° Une pédale de frein agissant en même temps comme interrupteur.
- 4° Une manette placée sur le volant et permettant de faire varier le champ magnétique du moteur, et de faire varier la vitesse de la voiture de 7 kilomètres à 15 kilomètres à l'heure. Les vitesses inférieures à 7 kilomètres sont ainsi obtenues à l'aide de la pédale de démarrage et les vitesses supérieures au moyen de la manette.

Tous les appareils électriques et mécaniques, ampère-mètres, volt-mètres, etc., sont fixés directement sur le châssis et absolument indépendants de la carrosserie.

C'est grâce à cette simplicité, que Védrine est arrivé à cet excellent rendement qui lui a permis de battre tous ses concurrents avec une voiture comportant 100 kilos d'accumulateurs de moins que ses adversaires.

En apportant à chacun de ces problèmes une solution élégante et pratique, la Société des Voitures Védrine a contribué, pour une large part, au développement si considérable pris depuis quelque temps par l'automobilisme électrique.

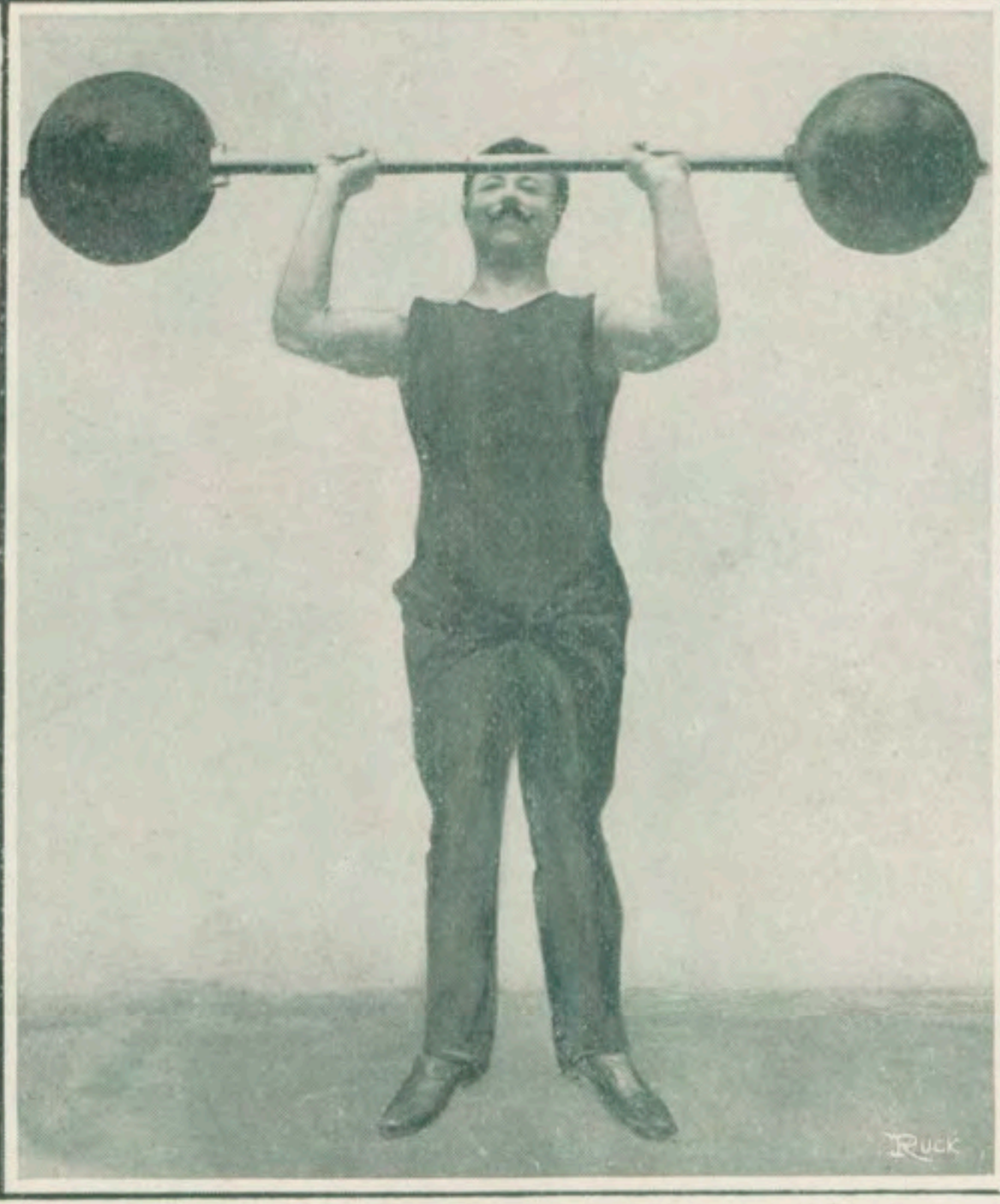
M. V.



Bonnes attaque la barre à sphère pour le premier temps du développé à deux mains.



L'épaulement pour le développé et pour le jeté en barres.



La barre à mi-route dans le développé à deux mains.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORCE

Le travail des poids est un sport qui exige une énergie spéciale. — L'entraînement demande une grande persévérance. — Les étrangers au Championnat du Monde ; — leurs méthodes de travail.

Le métier de jongleur de poids, comme celui de montreur d'ours, remonte à la plus haute antiquité et notre intention n'est pas d'en revenir à son origine, non plus qu'aux anecdotes, nombreuses, variées et croustillantes qui caractérisent cette profession. La *Vie au Grand Air* a consacré, il y a quelques années, plusieurs articles à ce sujet. Il y aurait peut-être à y ajouter pas mal de choses inédites qui viendront peut-être tôt ou tard au grand jour.

S'il est un Sport ingrat, qui demande une patience et une résignation à toute épreuve, c'est bien celui qui consiste à travailler les poids suivant les principes classiques et reconnus en France comme bons et valables. Il faut avoir une conviction profonde, lorsque l'on n'est pas exceptionnellement doué par la nature, pour travailler avec méthode et régularité, dans le seul but d'élever progressivement son maximum, dans chacun des exercices qui constituent le Code du Sport des poids et haltères.

Les seuls amateurs se rendent compte de l'effort accompli, les profanes, eux, n'y comprennent rien du tout, car ils ignorent

la dose d'énergie qu'il faut avoir pour suivre un entraînement rationnel et profitable.

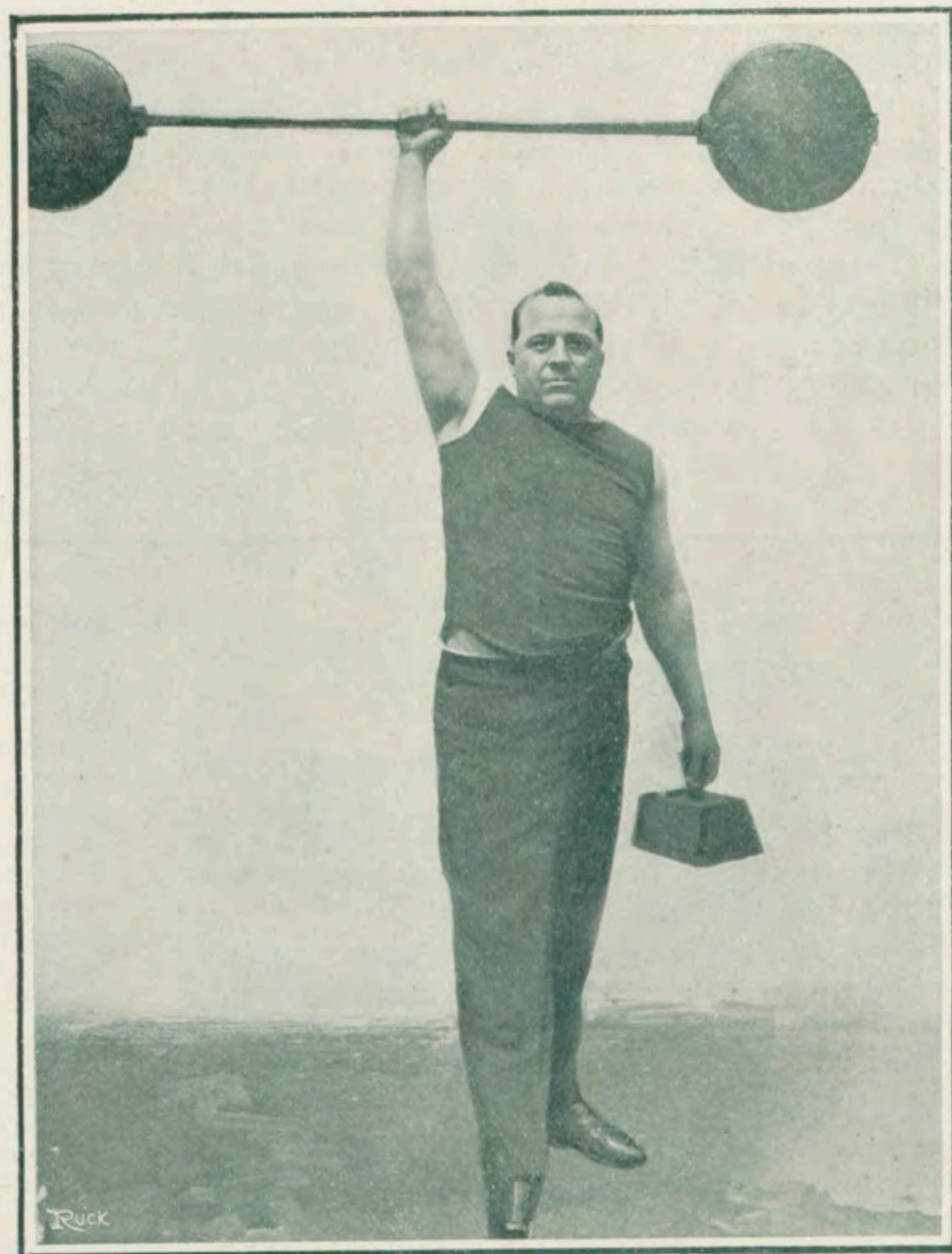
Celui qui n'a pas le feu sacré ne se résignera jamais à rester pendant des séances entières en tête à tête avec les masses de fonte, matière inerte et brute, qui résiste à un effort insuffisant pour la faire monter au bout du bras.

Il y a énormément de gens, on en rencontre couramment, qui vous parlent de faire 20 kilos à bras tendu, de monter 160 livres et même de 200 livres en barres. Comme s'il ne s'agissait là que d'un simple amusement. C'est fort réjouissant, car combien, parmi tous les amateurs, sont susceptibles de démontrer une valeur athlétique quelconque ? Bien peu.

Il y a dans le matériel des poids. Ce que l'on appelle les « baths » et les « toquards ». Le « bath », c'est celui qui fait réellement le poids pour lequel il est annoncé ; le « toquard », c'est le poids maquillé, le poids truqué



Finale du développé en barres par Bonnes, champion du monde.



Un arraché de 70 kilos par Empain, avec 20 kilos dans 1 main gauche.



Empain fait 30 kilos à bras tendu à droite.

Un bras tendu devant à droite.

et qui est, à quelques livres en dessous du chiffre annoncé.

Lorsqu'un poids fait réellement son chiffre, lorsque 20 kilos font bien 20 kilos, l'amateur qui s'est grisé d'illusions en travaillant des « toquards » s'aperçoit qu'il est encore loin du jour où il pourra atteindre le maximum auquel il croyait être parvenu. Et notez ceci, pour ne prendre que le bras tendu pour exemple : il y a très peu de gens, au monde, qui fassent correctement 40 livres. Le Championnat actuel l'a démontré. Dans le clan des amateurs, les records de Maspoli restent debout, car il est difficile, à l'heure actuelle, de trouver en France l'égal du meilleur champion que l'amateurisme ait produit.

On remarquera que les deux Championnats du Monde de force n'ont pas réuni beaucoup d'athlètes étrangers. Il y a deux ans, le cosaque Elliseïeff prit part au tournoi dans la catégorie des professionnels et, parmi les amateurs on vit Lancoud, Schneiderheit et un égyptien, Nassif, qui ne se classa pas très bien d'ailleurs.

Il faut attribuer cette abstention des concurrents étrangers à ce fait que le travail des poids et des haltères n'est pas régi chez nous comme il l'est dans les autres pays d'Europe, en Autriche par exemple.

On a en France une conception du mouvement classique qui

Trente kilos par l'anneau en bras tendu à droite, par Empain, de Charleroi.

tant bien que mal, l'épaule compte tout de même. Avec ce système, on en arrive à établir des records qui paraissent éblouissants au premier abord, et qui, somme toute, sont entachés d'irrégularité.

Lorsque les athlètes étrangers sont obligés d'exécuter correctement des mouvements qu'ils ont l'habitude d'accomplir comme bon leur semble, ils se trouvent en difficulté et leur chance de se classer d'une façon intéressante est très problématique. Ceci ne veut pas dire qu'il n'y ait pas en dehors de France d'excellents athlètes, leur méthode de travail diffère de la nôtre et voilà tout.

Wilhelm Türrck fut un des meilleurs hommes qui aient jamais existé dans le genre non classique.

Dans le championnat, il faut reconnaître la « manière » absolument correcte des frères Deriaz (Suisse) qui se classent dans les premières places.

FIORAVANT

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Il est curieux de constater que, durant de longues années, les pneus dits de marque ont été réservés par les constructeurs de bicyclettes à leurs modèles de luxe.

Aussi une machine de luxe était-elle munie de pneus Michelin, alors qu'une machine de fatigue était livrée munie de pneus plus ou moins anonymes.

Or, cette façon de procéder était absolument illogique et rien ne peut mieux le faire toucher du doigt qu'une comparaison entre deux cyclistes, l'un fonctionnaire bien appointé, désirant faire de temps à autre une courte promenade hygiénique entre ses heures de bureaux, l'autre, facteur des postes, désirant utiliser sa machine pour les besoins de son service.

Ce que recherche le premier, c'est l'esthétique de la ligne, le fini des détails, la profusion des nickels, la légèreté coûte que coûte.

Le deuxième, au contraire, veut avant tout, la

robustesse de l'engin, une grande facilité d'entretien, une plus grande résistance encore à la fatigue.

Et l'on conçoit qu'il en soit ainsi si l'on considère que la machine du premier est destinée à son seul agrément, que ses sorties sont en quelque sorte accidentelles et soumises au bon vouloir du baromètre et s'effectuent sur les meilleures routes, alors que le deuxième utilise la sienne pour une dure tournée journalière, obligatoire quelque temps qu'il fasse, et sur des routes le plus souvent fort mauvaises.

Quel est celui des deux qui, dans ces conditions, a besoin des meilleurs pneus ? Assurément le facteur des postes.

Eh bien ! c'est précisément à celui-là qu'on les livrait quelconques.

Aussi, est-ce avec un plaisir très vif que nous voyons aujourd'hui d'excellentes marques réagir et adopter, sans distinction de prix de vente, les pneus Michelin sur toutes les machines de leur fabrication.

La marque Rochet, pour ne citer que celle-là, vient de prendre cette mesure et l'annonce en ces termes à sa clientèle :

« Nous avons porté notre choix sur le pneumatique Michelin, que nous considérons comme de tout repos.

« Michelin ne fait pas plusieurs qualités, il n'a ni le n° 2, ni le n° 3, il n'a qu'une seule qualité, un seul pneumatique... le Michelin. »

Puisque nous parlons du pneu de vélo, signalons à nos lecteurs, que nous avons reçu quelques retours d'enveloppes « à talons », paraissant courtes au montage et, par conséquent, donnant à croire qu'elles n'étaient pas à la dimension de la jante correspondante.

Il est exact, en effet, que nos enveloppes à talons paraissent un peu courtes au premier montage, mais en réalité, elles ne le sont pas, car cette tension est nécessaire à une enveloppe neuve, dont les talons ont toujours une tendance à s'allonger à l'usage. Nous tenons donc à prévenir nos clients, que nos enveloppes « à talons », qui sont toutes moulées, d'une fabrication soignée, correspondent exactement à la dimension indiquée en relief sur le côté de chacune d'elles. Il faut donc ne pas hésiter à forcer sur les talons au premier montage, sans toutefois se servir d'outils quelconques faisant levier, qui risqueraient de casser les talons.

Après très peu d'usage, on a la satisfaction d'avoir des pneus solides, d'un montage facile et irréprochable.

MICHELIN et Cie.

